Zeitschrift
für Kolonialpolitik, Kolonialrecht und Kolonialwirtschaft.

Nr. 8. August 1906. VIII. Jahrgang.

Transvaal, Rhodesia, Mozambique.

„Es ist nicht alles Gold, was glänzt", pflegt ein uraltes Sprichwort zu sagen; aber manches, was nicht glänzt, ist Gold oder hat Goldeswert. Das wurde, mit Bezug auf die Eigenschaften des Menschen, schon lange erkannt, aber erst den letzten Dezennien war es vorbehalten, auch die Wahrheit mit Bezug auf Ländergebiete besonders deutlich ad oculos zu beweisen. In der Nähe die ungeahnten Kalifunde, welche aus der vielfach mißachteten Lüneburger Haide ein großes Wertobjekt machten, in der Ferne der gewaltige Aufschwung des früher kaum beachteten Transvaal, und dazu eine lange Kette anderer Vorkommnisse, welche den Beweis erbrachten, daß man nicht zu früh den Stab über ein anscheinend minderwertiges Stück Land brechen soll; und so wird auch noch der Tag kommen, an dem die so viel verspottete „südwestafrikanische Sandbüchse" zeigen wird, was aus ihr mit deutscher Energie und deutschen Kenntnissen geschaffen werden kann, zumal wenn die kaufmännische und landwirtschaftliche Tätigkeit nicht durch eine Massenfabrikation von Gesetzen und Verordnungen gar zu fleißiger Beamten beeinträchtigt wird, wenn die letzte Verfügung Lindequists über den Verkehr der Beamten mit dem Publikum allgemein befolgt wird, und wenn auch Kaufmann wie Landwirt genügend von den Regierungsorganen gehört werden.

Recht interessant und lehrreich, wie oft das Innere der Erde im Gegensatz zur Oberfläche der Erde steht, ist ein Vergleich, den ein schon wiederholt mit namhaften Arbeiten an die Öffentlichkeit getretener, durch verschiedene Reisen in Afrika erfahrener Portugiese A. de Portugal Durão in einem Berichte an die Geographische Gesellschaft in Lissabon zwischen Transvaal, Rhodesia und Mozambique zieht: Transvaal, das durch seine Minen bereits in voller Blüte steht; Rhodesia, das auch seine Zukunft im Bergbau erkannt hat und eifrig an der Arbeit ist; Mozambique, das auch eine Zukunft in der Minenindustrie hat, aber noch vergeblich trachtet, größere Quellen durch Ackerbau zu erschließen. Unwillkürlich wird man beim Lesen des Berichts an vielen Stellen an Deutsch-Südwestafrika erinnert, und wird es daher interessieren, über die Arbeit Durãos etwas näheres zu erfahren.

Portugal Durão beginnt seine Darlegungen mit der Konstatierung der Tatsache, daß, wenn auch in Mozambique etwas eigene Arbeit am unteren Zambeze, in Inhambane und früher Macequece vorhanden sei, die Kolonie doch in der Hauptsache von seinen Nachbaren lebe, denn Lourenço Marques und Beira existieren, weil Transvaal und Rhodesia vorhanden ist, und Chinde verdankt einen großen Teil seines Handels Nordrhodesia und British Central-Africa (wozu der Verfasser auch den Südwesten Deutsch-Ostafrikas hätte hinzusetzen können).

Nun brauche aber Mozambique seinen Ehrgeiz nicht darauf zu beschränken, als Zollbeamter oder Lastträger zu dienen, sondern Mozambique könne auch wie seine Nachbarn reich werden, wenn es studiere, wie Südafrika und Rhodesia reich wurden. Diese seien durch die Minen reich geworden, und nicht etwa Natal durch Zuckerrohr und Tee, oder das Kapland durch Wein, oder British Central-Africa durch Viehzucht, oder Rhodesia durch Mais. Südafrika sei landwirtschaftlich arm, der Anblick der ganzen Region von Johannesburg bis Kapstadt sei einfach trostlos: Felder ohne Bäume, nur mit langem Grase bestanden, wo man selten einen Fluß oder einen See entdeckt, kurz „ein miserables Land". Vor der Entdeckung der Minen war Transvaal nur das Weideland der Buren, dann erscheint der erste Diamant in Kimberley, in Transvaal werden nach und nach die Goldgänge von Lydenburg und Barberton entdeckt, dann das Banket von Witwatersrand. Die erste Batterie wird aufgestellt, Gruben werden gegraben und der Staub der Goldindustrie senkt sich auf Südafrika und befruchtet es. In wenigen Jahren erreicht Johannesburg eine Einwohnerzahl von 160000; 1885 wird am Banket die erste Batterie aufgestellt, 1888 produzierte Transvaal schon 208000 Unzen Gold und bald wird es 560 Mill. Mark produzieren. 1883 betrugen die Einfuhrzölle in Transvaal 600000 Mark, 1903 aber 40 Mill. Mark. Wenn Kapstadt nach der Eröffnung des Suezkanals, wenn Port Elizabeth, East London und Durban große Aufwendungen machen konnten, so konnten sie es nur durch Transvaal, und dieses legte auch den Grund zu dem südafrikanischen Eisenbahnnetze. Erst parallel mit den Minen entwickelte sich dann auch der Ackerbau. Was Mozambique betreffe, so sei dieses, abgesehen von dem teilweise schon festgestellten Minenreichtum, traurig bestellt, wenn sein Inventarium auch besser sei als Rhodesia und Südafrika. Die Ländereien seien arm, das meteorologische Regime irregulär, die Flora dürftig, an kolonialen Exportprodukten seien nur die im Werte niedrigen zu nennen, wilder Kautschuk sei wenig vorhanden, Castilloa und Maniçoba-Kautschuk gaben trotz aller Versuche noch keine ermutigenden Resultate, und nur Palme und Zuckerrohr haben Erfolge.

Von dem Aufschwunge der Minen-Industrie in Transvaal hätten sofort Lourenço Marques und Inhambane profitiert. Beide Distrikte lebten vom Rand, und daher hätte während des Burenkrieges Lourenço Marques keine Bewegung gehabt, und der Eingeborene kein Geld. Gegenwärtig arbeiten aus den beiden Distrikten 70000 Eingeborene in den Minen, woraus die portugiesische Regierung eine direkte jährliche Einnahme von 900000 Mark hat, während jeder Eingeborene auch durchschnittlich 200 Mark Ersparnisse aus den Minen mitbringt, was, selbst wenn man auch nur 8 Pfund = 160 Mark rechnet, 11200000 Mark ausmacht, womit die Handelsbewegung in Mozambique bereichert wird. Die Distrikte Lourenço Marques und Inhambane liefern den Minen 67 Prozent der Arbeiter; und wenn Südafrika einmal dem Konkurrenten Lourenço Marques einen Krieg à outrance aufnötigen wollte, so könnte Mozambique jederzeit die Minen-Industrie Transvaals ruinieren. Diese enorme Macht sei für Mozambique beruhigend.

Je mehr man sich von Johannesburg entfernt, desto mehr fehle das Geld. Beira sei stark zurückgegangen infolge der Port Elizabeth und Kapstadt begünstigenden Eisenbahntarife, und weil Manica und Sofala keine lokale Zentren geschaffen hatten. Macequece, welches ein Minenzentrum hätte sein können, sei

fast verlassen, von 600 Weißen seien noch 60 dort, nur die Revue-Mine noch in Tätigkeit, trotz der Eisenbahnverbindung mit dem Meere. Die Schuld liege daran, daß noch kein voll befähigter Nachfolger für den Schöpfer Macequeces, Freire de Andrade, gefunden sei.

Sobald man von Macequece nach 2 Stunden über die Rhodesiagrenze in dem ganz gleich gearteten Umtali ankomme, sei alles voll Leben; in Penhalonga (300 Claims) arbeite eine Batterie mit 40 Stampfen, die Errichtung habe 3600000 Mark gekostet, monatlich würden durch die 40 Europäer und 1300 Eingeborene 144000 Mark Gold produziert bei einem geringen Gehalt von 5 dwts. Gold und 6 dwts. Silber pro Ton. Die zweitgrößte Mine Rezende arbeite mit 20 Stampfen. Außerdem arbeiten dort noch 72 „small propositions“, welche 1904 2024120 Mark Gold produzierten. Diese „small propositions“ haben die Goldausbeute auch kleineren Unternehmern zugängig gemacht, denn die Londoner Firma Fraser & Chalmers liefert solche Batterie mit 5 Stampfen, zur Zerkleinerung von 25 Tons täglich, für 20000 Mark an die Mozambique-Küste, einschließlich Kessel, Maschine und alle Utensilien, eventuell in monatlichen Raten zahlbar. Durch diese Kleinbetriebe ist eine Umwälzung hervorgerufen, denn bei dem in Rhodesia üblichen Goldgehalt von 10 dwts. pro Ton könne man mit einer 5stampigen Batterie in kurzer Zeit ein Vermögen machen, so sei er mit jemandem gereist, der 14000 Mark pro Monat verdiene. Daher sei der Minenkommissar in Salisbury wahrhaft enthusiasmiert von diesen „small propositions“; derselbe sei der Ansicht, daß die großen Gesellschaften im allgemeinen schlecht abschließen, da sie gleich zu große Unkosten auf sich nehmen, schlecht verwaltet werden, nur große Goldgänge aufarbeiten können usw., dagegen könne ein kleiner Unternehmer sich mit einer 5stampfigen Batterie innerhalb dreier Jahre ein Vermögen machen. Alle Minenleute, mit denen Durão sprach, seien zufrieden gewesen und hätten absolutes Vertrauen in die Zukunft der Region; allerdings sei die Formation irregulär, aber sie hätten auch große Gänge gefunden. Zu den Farmen von Rhodesia habe jedoch niemand Vertrauen, denn diese kultivieren meist nur Mais. Nur die in der Nähe der Minenzentren liegenden Farmen hätten lohnenden Absatz für Mais, europäisches Gemüse und Vieh und könnten eines Tages produzieren, was konsumiert wird. Das seit 15 Jahren mit Eisenbahnen, guten Straßen und Hafenverbindungen geschaffene Rhodesia habe einen tiefen Eindruck auf ihn gemacht. Vor 15 Jahren habe sich in jener Region noch keine Straße, kein Europäer befunden. Bulawayo war 1893 noch der Kraal des Lubengula, heute ist es eine Stadt mit 4000 Einwohnern, ist größer und schöner gebaut als Lourenço Marques, hat einen hübschen Park, ist elektrisch erleuchtet und im Grand-Hotel spielt bei der Mahlzeit ein Orchester.

Von Umtali bis zu den Viktoriafällen des Zambeze hört man den Namen von Cecil Rhodes allerorten. Trotz des starken Zuzugs von Kolonisten sei das Land „schrecklich arm“ in landwirtschaftlicher Beziehung. Cecil Rhodes habe in seiner Modellfarm Sauerdale am Matopo, seiner letzten Ruhestätte, 1 Million Mark für ein Wasserreservoir zur Bewässerung ausgegeben. Der Farmer sei kein glücklicher Mensch in Rhodesia. Die Kolonialprodukte geben nichts, die europäischen Produkte haben keinen Absatz, das red-water dezimiert die Viehbestände, Heuschrecken und Trockenzeiten ruinieren teilweise die Ernten. Aber Rhodesia werde nicht untergehen, denn das Volk dort wolle siegen und werde

siegen. Mit dem Erscheinen des Minenarbeiters finde auch der Farmer seine Existenz. Salisbury zähle schon 2000 Einwohner, und die Minen Rhodesias produzieren bereits jährlich 25 Mill. Mark mit 600 Stampfen, und das sei erst der Anfang. Wie Rhodesia, so werde in Manica, dessen sei er absolut sicher, die Campanhia de Moçambique (vergl. „Deutsche Kolonialzeitung" Jahrg. 1901 28. März; Jahrg. 1904, 20. Okt., 22. Dez.) ihr Vermögen finden.

In Chinde sei, abgesehen vom Zambezehandel und den Zuckerfabriken von Marromeu und Mopeia, alles vom Transit nach den Seen und Nordrhodesia abhängig. Aber Chinde sei vernachlässigt, weil die Quelimane-Bahn projektiert sei, und Quelimane sei vernachlässigt, weil man Chinde für brauchbar halte. Im Zambeze-Distrikt hätten alle landwirtschaftlichen Unternehmungen mit Ausnahme der Palme und des Zuckerrohres Mißerfolge. Die Palme brauche aber 10 Jahre bis zur vollen Produktion und sei auf die Küstenzone beschränkt, wo kostspielige Drainage erforderlich werde. Möglich sei, daß an einigen besonders begünstigten Orten sich Baumwolle pflanzen lasse, vielleicht habe die Oceana-Gesellschaft Glück in Chilomo, aber im allgemeinen eigne sich der ganze Zambeze-Distrikt wenig oder nicht zur Baumwolle, die verlange, daß es nur 4—5 Monate regne, sonst aber Trockenheit herrsche. Am Zambeze fange die Regenzeit bald im November, bald im Januar oder Februar an, in der Regenzeit regne es zuweilen einen ganzen Monat nicht und in der Trockenzeit regne es zuweilen fürchterlich 8 Tage lang. In British Central-Africa sei der Baumwollbau verlockender, zumal dort auch in 14 Tagen eine Konzession auf etliche hundert Hektar zu erhalten ist, während man im Zambeze-Distrikt auch für den Erwerb der bescheidensten Farm auf Schwierigkeiten stoße.

Die nördlichsten Distrikte Mozambique und Nyassa stehen noch in der Anfangsphase der Kolonisation, wo der rebellische Eingeborene erst noch niederzuwerfen sei. Ob die Distrikte ärmer oder reicher als der Zambeze-Distrikt sei, könne niemand sagen.

Nicholson sage in seinem Buche: „Fünfzig Jahre in Südafrika", daß Südafrika, wenn man von seinen mineralischen Reichtümern absehe, das ärmste Land der Welt sei, und die Natur sich siegreich allen größeren Ackerbauversuchen entgegenstelle. Das sei auch fast so in Mozambique, nur habe Mozambique einen vielleicht besseren Boden als Südafrika, dagegen eigne sich Mozambique, im Gegensatz zu Südafrika, nicht zur Ansässigmachung der weißen Rassen, abgesehen von einigen Hochländern des Inneren. Mozambique müsse dem Beispiele Rhodesias und Südafrikas folgen und nach seinen Schätzen im Innern der Erde Ausschau halten. Die modernen Arbeiten in Manica und Tete bewiesen die enormen Möglichkeiten der Minenindustrie, man habe Petroleum in Inhambane, Kohlen am Nyassa und scheinbar Gold im Distrikt Mozambique. Manica besitze gutes Klima, reichliche Wasserkraft und Eisenbahnverbindung mit dem Hafen von Beira. Der größte und wahrscheinlich beste Teil des Tete-Golddistrikts liege im portugiesischen Gebiet, der kleinere in Rhodesia. Durão geht dann näher auf die Geschichte dieses Golddistrikts ein, die Phönizier, die Ruinen von Zimbabue und Khami, die während 4 Jahrhunderten erfolgten Goldtransporte nach Portugal usw. Er besuchte den ganzen Distrikt, sah den Eingeborenen am Manzoe Gold waschen, die Alluvialausbeute am Mecingua, die 5 großen Bohrlöcher der Pamba-Minen, den 5 km langen Goldgang von Chifumbazi mit teilweise

8 Unzen pro Ton Gehalt, die Bohrlöcher von Missale, deren in London analysierter Quarz 29 Unzen pro Ton gab und die Minen von Muatize. Der Distrikt wurde in den letzten 50 Jahren kaum ausgebeutet, teils weil nach Aufhebung der Sklaverei Arbeitskräfte für die primitiven Aufbearbeitungsmethoden fehlten, teils infolge lokaler Eingeborenenunruhen, teils durch die Aufschließung der Transvaalminen, wohin alles eilte, teils infolge eines ungeeigneten Berggesetzes, doch ist jetzt damit zu rechnen, daß nach Abstellung der Unzuträglichkeiten Tete ein großes Minenzentrum werden wird.

Portugal Durão ist der Ansicht, daß, um Kolonisten und Kapitalien nach Mozambique zu ziehen, es erforderlich sei, das Beispiel British Central-Africas und Rhodesias zu befolgen, welche reich illustrierte Führer durch ihre Territorien ausgeben, die alle wünschenswerten Auskünfte enthalten, so einen kurzen Abriß der herrschenden Gesetzgebung, die empfehlenswerte Kleidung und Wäsche, Kostenpreis der Reise und des Lebensunterhaltes usw. Gleichzeitig wurde durch Annoncen und Zeitungsartikel tüchtig Reklame gemacht. Die Funktion des Staates, die Devise des ganzen Beamtentums müsse sein, das Publikum, welches arbeitet und produziert, gut zu bedienen, wozu erforderlich sei, daß der Staat seine Beamtenschaft in der Schule der Konkurrenz erziehe, denn auch die Kolonien und die Staaten befänden sich in einem Konkurrenzkampfe. Die Handelshäuser entließen denjenigen Angestellten, der das Publikum nicht zu bedienen verstehe; die Nationen, welche um das Leben zu kämpfen verständen, machen es ähnlich wie die Handelshäuser. Zunächst müsse die Minenindustrie angeregt werden, dann komme die Landwirtschaft zur Versorgung der lokalen Märkte. Damit halte Schritt die Anlage von Straßen, Eisenbahnen und Kanälen. Die Devise müsse sein „Heute", und nicht „Morgen".

Soweit Portugal Durão. Seine Ansichten decken sich vielfach mit denen des Dr. Peters, der für die South East Africa in Manica, im Mazoe-Distrikt und Makombeland arbeitet, auch fest auf eine große Zukunft Mozambiques und Nord-Rhodesias als Metallproduzent vertraut und bei Besprechung seiner Windahgil-Mine, 22 km von der Station Macequece entfernt, über das Manicaland sagt: „Daß dieses Land eine Zukunft haben wird, ist oft gesagt. Ich glaube, daß ich nicht weit von der Wahrheit bin, wenn ich ausspreche, daß diese „Zukunft" vor dem Ende dieses Jahres beginnen wird." Ebenso sagt Dr. Hans Sauer bei seiner Rückkehr aus Rhodesia: „Die Zukunft wird zeigen, daß Rhodesia die beste der Kolonien Südafrikas ist. Was dort erforderlich ist, ist Geduld, Arbeit und persönliche Anstrengung."

Nach meinem Dafürhalten hat Portugal Durão bezüglich der erforderlichen kräftigen Inangriffnahme der Minenindustrie recht, dagegen möchte ich mich doch nicht ganz seinem Pessimismus bezüglich landwirtschaftlicher Produktion anschließen. Wenn die Landwirtschaft sich bisher wenig in Mozambique entwickelte, so möchte ich das nicht lediglich den meteorologischen und den Bodenverhältnissen zuschreiben, sondern es sprechen manche andere Faktoren mit, deren Beseitigung möglich ist, wenn ernsthaft diese Frage ins Auge gefaßt wird. In Rhodesia hat in der Umgegend von Salisbury die Tabakkultur sehr gute Resultate zu verzeichnen. Ebenso glaubt man in der stärkeren Ausbeutung der Ramiefaser in Rhodesia den „saviour of the flax industry of Scotland and the support of the cotton industry of England" zu erblicken. Nachzutragen wäre

auch noch, daß in allerneuester Zeit Bulawayo von Salisbury überflügelt wird, nachdem der unsinnige Bahntarif modifiziert wurde, nach welchem das zwischen Bulawayo und Salisbury liegende Gwelo gleichen Frachtsatz für die 900 km-Strecke der Eisenbahn bis zum Hafen von Beira, wie für die 2100 km-Strecke der Eisenbahn bis zum Hafen von Port Elizabeth haben sollte, wodurch es kam, daß eine Wagenladung Lebensmittel von Bulawayo nach Gwelo auf 180 km 73 Mark, von Gwelo nach Salisbury auf 300 km 1034 Mark kostete. Erst seit wenigen Monaten kann sich der portugiesische Hafen von Beira von dieser künstlichen Konkurrenz der englischen Südafrika-Häfen erholen, und damit war auch das Aufblühen des 600 km von Beira entfernten Salisbury besiegelt, während Bulawayo, von Beira 1070 km entfernt, sich trotz aller Proteste mit der neuen Lage der Dinge abfinden mußte. Ob in absehbarer Zeit das Projekt, Lobito-Benguella an der Angola-Küste mit Beira an der Mozambiqueküste durch einen 5000 km langen Schienenstrang als erste afrikanische Transkontinentalbahn mit einander in Verbindung zu bringen (vergl. „Deutsche Kolonialzeitung" Jahrg. 1905, Seite 393), Wirklichkeit wird, bleibt abzuwarten, vorläufig ist davon nur die Bahnstrecke Beira—Viktoriafälle (Zambeze) resp. Kalomo fertig, an der Bahn von Lobito—Benguella ostwärts wird noch gearbeitet und für die ca. 800 km lange Verbindung dieser beiden Linien hat sich bisher noch kein Unternehmer gefunden.

Carl Singelmann-Braunschweig.

Wirtschaftliche und politische Eindrücke aus Mittelamerika.*)

Die Wahl meines Weges führte mich über St. Thomas zunächst an die dem deutschen Seeoffizier seit langen Jahren sehr bekannte Nordküste Columbiens. Um noch knapp vor dem Inkrafttreten des neuen Zolltarifs Waren ins Land werfen zu können, hatte unser Dampfer der H. A. L. seine Fahrt wesentlich beschleunigt; aus dem gleichen Grunde fand sich der lange Holzpier von Puerto Colombia reich von Dampfern unter deutscher (teilweise mit New York verkehrender), englischer, französischer und italienischer Flagge besetzt. Die Liegeverhältnisse sind dort nicht die günstigsten, da in der weiten Fläche bis zur Barre des Magdalenenstromes noch zu viel See aufkommen kann. Dessenungeachtet ist das nahe Cartagena mit seinem vorzüglich geschützten Hafen und bei aller diesem Platze zuteil gewordener Förderung nicht imstande gewesen, den Verkehr über das aufblühende Baranquilla zurückzudrängen. Der Kanal, der auch Cartagena den Wasseranschluß an die Hauptverkehrsstraße Columbiens, den Magdalenenstrom, sicherte, scheint infolge des Kontraktes mit der den gleichen Weg verfolgenden Bahnlinie außer Betrieb gesetzt zu sein und zu zerfallen.

Die ehemals deutsche, jetzt leider englische Eisenbahn Puerto Colombia—Sabanilla—Baranquilla vermochte für den momentanen Verkehr kaum genügendes Wagenmaterial zu stellen. Bei den Aus- und Einladearbeiten am Pier, zu dessen nicht überdachtem Kopf der Schienenstrang hinausgeht, sind viele Knaben beschäftigt; den Arbeitern wie den militärischen Wachen der lagernden Ballen wird eine Neigung zum stillen Erwerb von Kaffeebohnen, baumwollenen Unterjacken usw. nachgesagt.

Baranquilla selbst macht trotz bedeutender Firmen und seinen etwa 50 000 Einwohnern einen ziemlich trostlosen Eindruck. Ungeachtet einer elenden Finanzlage, der ungehemmten Papiergeldfabrikation und politischer Unsicherheit ließ die geschäftliche Stimmung der deutschen Firmen, in denen neben den Bremensern die Hamburger stark aufgekommen sind, nicht gerade auf Pessimismus schließen. Eher schon in Cartagena. Ein starkes Vordringen nordamerikanischer Industrieprodukte, denen die bessere geschickt eingeführte englische Ware noch am sichersten standhält, macht sich geltend. Schon hier stößt man auf den nach Norden immer mehr zunehmenden Zug, der die deutschen Firmen aus Geschäftsinteresse auf die Einführung nordamerikanischer Erzeugnisse drängt, wodurch sie aus deutschen

---

*) Abdruck aus: „Marine-Rundschau“, 1906, 7. Heft. Von demselben Verfasser ist jetzt der erste Band eines Werkes „Amerikawanderungen eines Deutschen“, beim Verein für deutsche Literatur (Herm. Paetel), Berlin, erschienen.

Förderern wesentlich zu Konkurrenten werden. Daß nordamerikanische Firmen deutschen Waren Eingang verschaffen, dürfte nur selten vorkommen; dagegen bedienen sie sich vielfach sprachgewandter deutscher Reisender, denen man es schließlich nicht verübeln kann, wenn sie Stellen mit freier Dispositionsmöglichkeit und einträglicheren finanziellen Bedingungen vorziehen.

Eine Reise nach Bogotá hinauf, so sehr sie lockte, lag gerade nicht innerhalb meiner Reisepläne; es war umsomehr darauf zu verzichten, als sich gerade wieder ein Zusammenstoß zwischen der konservativen, klerikal inspirierten Zentralmacht des inneren und fernen Hochplateaus mit den liberalen, in ihrer Entwicklung sich beengt fühlenden Küstenstaaten vorzubereiten schien, und man eventuell auf einen versperrten Rückweg zu rechnen hatte. Unter Reyes scheint neuerdings die unvermeidliche Entwicklung, der der Panamastaat vielleicht die Wege vorzeichnete, wieder gewaltsam aufleben zu wollen. Der mit Eisenschienen gepanzerte Kriegsdampfer „Herkules", ein sonst harmloser Heckraddampfer, war damals gerade den Magdalenenstrom hinaufgefahren, um eine Truppenentsendung der Zentralregierung zur Umkehr zu „überreden". An und auf dem Magdalenenstrom haben während der Revolutionen wiederholt blutige Kämpfe stattgefunden, von denen man in Europa wenig gehört hat. Hier wie auch in Zentralamerika ist die halb oder ganz indianische Soldateska doch nicht mit der üblichen Verachtung anzusehen, die Äußeres und Bewaffnung erwecken. Die Burschen sind nicht feige. An Entbehrungen gewöhnt, kommen sie mit ihrem Buschmesser überall durch und dürften, zumal sie als Schützen natürlich veranlagt sind, unter intelligenter Führung europäischen und nordamerikanischen geschulten Truppen manche harte Nuß zu knacken geben.

Der Isthmus stand gerade im Zeichen der nordamerikanischen Besetzung; der junge Panamastaat beriet seine ersten Grundlagen. Längs der Bahnlinie kampierten nordamerikanische Truppen, von denen auch einzelne Streifkorps gegen möglicherweise von Columbien bedrohte Punkte entsendet waren. Eine ernstliche Angriffsgefahr hat seit dem fast lächerlichen Ende der ersten gegen den Abfall nach Colon geschickten Expedition wohl niemals bestanden. Die Nordamerikaner machten einen guten militärischen Eindruck. Mißstimmungen hatten noch nicht Platz gegriffen; im Volke schien ein freundlicher Optimismus bezüglich des großen geschäftlichen Aufschwunges der Zukunft zu herrschen. Speziell in Panama erscheinen einige französisch und nordamerikanisch bediente Blätter, die auch in jenen Tagen, soweit sie sich mit uns beschäftigen, ihren Lesern wenig Freundliches über Deutschland zu sagen wußten. In der spanisch-amerikanischen Bevölkerung und Presse des übrigen Zentralamerika hatte sich eine geschlossene zielbewußte Sympathie-Bewegung gegen den Eingriff des starken nordischen Nachbarn nicht gezeigt; die Kundgebungen der spanischen Rasse verliefen rein platonisch.

Die maritime Machtentfaltung der Vereinigten Staaten in Colon erschien, den Umständen angemessen, gleichfalls nicht sehr bedeutend. — In Colon sind die Liege- und Ladeverhältnisse besser und entwickelter als in Puerto Colombia. In der Arbeitsorganisation steckt ein ganz anderer Zug. Der Jamaikaneger ist als Arbeiter stark vertreten. Beim gefürchteten Norder kann es vom November bis Januar auch in Colon ungemütlich werden; da hat der Kanalbau gründlich Fürsorge zu treffen.

Die noch im schwachen Arbeitsbetriebe befindliche Kanalstrecke bei Colebra interessierte besonders. Der Allgemeineindruck war der: Geschafft ist für den künftigen Kanal seitens der französischen Gesellschaften noch viel weniger, als man es in Europa glaubte; die Kosten der Fertigstellung werden sich auf eine enorme, den nordamerikanischen Steuerzahlern noch unerwartete Höhe belaufen. Vor zehn Jahren dürfte auf Fertigstellung bei sofortiger Inangriffnahme — die bekanntlich, vielleicht aus vorwiegend politischen Gründen, nicht stattgefunden hat — kaum zu rechnen sein. An diesem Urteil können auch die optimistischen Aussprüche, die kürzlich in den Vereinigten Staaten verlauteten, nicht irre machen. Was die Wirkung der fertiggestellten Wasserstraße von Ozean zu Ozean betrifft, so dürfte sie dem Gesamtnutzen der Vereinigten Staaten eine Förderung zuführen, die in ihren europäische Interessen beeinträchtigenden Folgen meinem Erachten nach noch wesentlich unterschätzt wird. Es müßten denn Zeichen und Wunder geschehen, die, wie die großen Ereignisse des Ostens lehren, ja nicht ausgeschlossen sind. Wird doch auch die strategische Position, die die Union zu einer Aufrollung nach Norden und einer Beherrschung des Südens am Isthmus gewinnen könnte, seit den japanischen Erfolgen von den Nordamerikanern aus anderen Gesichtspunkten als zuvor beurteilt werden müssen.

Die nordamerikanische Arbeit in Costarica war das Wesentlichste, was schon 1904 dort auffiel; neuerdings sind Maßnahmen des New Yorker Bankhauses Speyer in der Presse mit Verschmelzungsplänen von Costarica und dem Panamastaat in Verbindung gebracht worden.

Auf dem Wege nach Port Limon liegt der beste Hafen des ganzen Küstenstriches, Bocas del Toro. Durch Schiedsspruch verblieb er gegen den Protest Costaricas der Republik Columbien und ging so selbander dem Panamastaate in die nordamerikanische Einflußsphäre über. Darin wird er verbleiben, ob nun Costarica und Panamastaat sich enger verbinden oder nicht. Die mittlerweile erfolgte Ausgabe der neuen Karte Costaricas von Professor Pittier scheint sich lange Zeit wesentlich wegen der Grenzunzufriedenheit Costaricas gegenüber dem Panamastaat verzögert zu haben. Colon, Bocas del Toro und Port Limon sollten durch eine Funkspruchanlage verbunden werden, dann auch durch eine Bahn. Urheber dieser Projekte war die nordamerikanische United Fruit Company bezw. deren Leiter Minor C. Keith, der große Mann Costaricas. Die politische Bedeutung dieser Bahn ist klar. Gleichzeitig soll sie wohl als Zufuhr-Transportmittel für die künftigen Arbeiterlager am Kanalbau dienen, aus welcher Versorgung auch Costarica Nutzen zu ziehen hofft. Die gewaltige Entwicklung der Bananenkulturen, an deren Transport nach den Staaten bekanntlich auch eigens dazu eingerichtete Dampfer der Hamburg—Amerika (Atlas)-Linie teilnehmen, ist ja unbestreitbar ein großes kulturelles Verdienst. Allein auf diesem wirtschaftlichen Weg hat sich das politische Übergewicht der nordamerikanischen Gesellschaft angebahnt.

Port Limon ist etwas gelbfieberverrufen, sonderlich gelten die Bananendistrikte für ungesund. Eigens für die Bananenabfuhr wurden die Eisenbahnen der U. Fr. C. gebaut, die sich süd- und nordwärts von Port Limon und ins Innere erstrecken. Wie jene Verlängerung nach Bocas del Toro und Colon geplant ist, so auch die nordöstlich nach dem Sarapiquital und über San Carlos an den Nicaraguasee.

Die Liegeverhältnisse der Frachtdampfer in Port Limon lassen zu wünschen übrig, besonders beim „Norder“. Den vorteilhaften Pier der U. Fr. C. konnten wir nicht benutzen, da zur Zeit noch die heftigen Streitigkeiten zwischen dieser und der ihr den Schienenweg zum Hafen verweigernden englischen Besitzerin des älteren Piers bestanden. Diese englische Gesellschaft, gleichzeitig Besitzerin der bedeutsamsten Eisenbahn Costaricas, von Port Limon hinauf zur Hauptstadt San José, hat inzwischen, wie längst zu erwarten stand, trotz Unterstützung seitens der englischen Regierung den kürzeren gezogen. Die Bahn Port Limon — San José di Costarica, und damit ihr Pier, gingen dem Vernehmen nach in die nordamerikanischen Hände über. Der englische Einfluß in Costarica wäre damit als beseitigt anzusehen.

Die Stadt Port Limon hat sich nach den vorgenommenen Sanierungsarbeiten gut entwickelt, am beherrschendsten erscheinen die Gebäude der U. Fr. C. Die „Linie“ auf das Hochplateau der Hauptstadt würde einträglich sein, wenn nicht die böse Abrutschungsstelle im Reventazontal bestände, die jährlich lange Unterbrechungen und enorme Kosten verursacht. Bisher erschien eine Überführung auf das rechte Flußufer an jener Stelle oder eine anderweitige Umgehung undurchführbar. Nebenbei bemerkt, ist diese Bahnlinie landschaftlich eine der schönsten des zentralen Amerikas. Costarica, speziell San José, überrascht durch vorgeschrittene Kultur. Es ist lächerlich, hier so obenhin von einem „Raubstaat“ reden zu wollen, wie Unkundige dies häufig beliebten. Die derzeitige Regierung genießt große Achtung und steht deutschen Interessen sympathisch gegenüber. Ob sie nach der neueren Wendung der Dinge einer Einwanderung deutscher Elemente, für die weite Gebiete sonst vorzüglich geeignet wären, sich fördernd verhalten könnte, mag dahingestellt bleiben.

Die vorgeschrittene Kultur Costaricas beschränkt sich freilich wesentlich auf das von Vulkanen gesäumte Hochplateau sowie dessen Abdachungen zum Atlantik und zum Pazifik. Nördlich und südlich davon findet sich noch so viel spärlich oder gar nicht bewohntes, vom Urwald bedecktes und teilweise von schwer zugänglichen, hohen Gebirgen durchzogenes, unerschlossenes Land, daß vielleicht kein anderer zentralamerikanischer Staat derartige Gegensätze bietet. Die westwärts von der Hauptstadt sich zum Pazifik senkende Staatsbahn wendet sich Punta Arenas zu.

Auf der Hochebene befinden sich prachtvolle Kaffeekulturen, Fincas (Pflanzungen) und Beneficios (Zubereitungsanstalten). Ein ansehnlicher Teil davon ist Eigentum deutscher Kapitalisten und wird von deutschen Pflanzern und Technikern mit deutschen Maschinen betrieben. In unmittelbarer Nähe der Hauptstadt wird der die höchsten Preise in London erzielende Kaffee gebaut und bearbeitet, so u. a. auf einer deutschen mit einem Beneficio verbundenen Finca, die — dem Bankerott nahe — einen ganz modernen elektrischen Betrieb einführte und seitdem sich wieder glänzend entwickelte. Im übrigen stand das Geschäftsleben noch unter dem Eindruck des Kaffeepreissturzes der vorangegangenen Jahre. In den deutschen Firmen, den alleransehnlichsten im Großimport und Detailverkauf, wurde erheblich geklagt, zumal auch über die vielen Ausstände, die von den durch die geschäftliche Depression zahlungsunfähig oder zahlungsunlustig gewordenen einheimischen Käufern nicht beglichen würden. — Die Einführung

nordamerikanischer Maschinen und sonstiger Industrieprodukte aus den Staaten schien wesentlich zu wachsen.

Die katholische bischöfliche Gewalt der Republik ist ungeachtet der Gegenbestrebungen einheimischer Geistlicher wieder in die Hände eines Deutschen gelegt worden. Das Priesterseminar der deutschen Lazaristen sorgt für geistliche und geistige Heranbildung des Klerus.

Mit besonderer Genugtuung wurde zu jener Zeit der Besuch des Chefs der deutschen Kreuzerdivision nebst einem Teil seiner Offiziere aufgenommen, und zwar auch von seiten einheimischer Kreise. Wenn schon politische Schlüsse hieraus weniger zu ziehen sind, so kommt der Stellung des Deutschtums im Auslande doch stets ein solcher Besuch zugute.

Dank der Begleitung eines jungen deutschen Pflanzers konnte ich meine Reise nach Nicaragua auf der einst bekannten, jetzt fast ganz verlassenen Route durch das Tal des Sarapiqui machen. Der teils gute, teils aber beschwerliche, in nasser Jahreszeit nicht ungefährliche Weg führt durch die herrlichen, dichten Urwälder der Llañuras di Sarapiqui. Wir legten ihn im Sattel und auf der letzten Strecke zum San Juan im Kanu zurück. Unterwegs fanden wir Gelegenheit, mit Hilfe des Buschmessers zu einigen Lagunen von hoher landschaftlicher Schönheit vorzudringen, dicht umwaldeten, mit Wasser gefüllten ehemaligen Kratern. Auf der Karte befanden sie sich nicht eingetragen und ihre Existenz ist bisher bezweifelt worden.

Stellenweise haben im gebirgigen Sarapiqui-Gebiet Kaffee- und in der Ebene Zuckerrohrkulturen, dann auch Viehzüchtereien bestanden. Die Großbetriebe sind aus verschiedenen Gründen wieder eingegangen, so z. B. die umfangreiche Kaffeepflanzung einer englischen Gesellschaft. Auch ein kurzer Aufschwung mit Rücksicht auf den erwarteten Bau eines Nicaragua-Kanals erlahmte. Die Durchführung der Nordbahn seitens der nordamerikanischen U. Fr. C. nach dem Nicaragua-See dürfte aber dem Sarapiqui-Tal neues Leben zuführen. Kleinkulturen und Viehzüchtereien im Besitz von Deutschen, besonders aber von einheimischen Bauern, wiesen auf berechtigte Hoffnungen hin. Außer Kakao und anderen Produkten kommt der Gummi in Frage. Auf Betreiben meines Reisegefährten, der selber hier Besitz hat, ist die Anpflanzung von Gummibäumen von verschiedenen kleinen Landbesitzern systematisch begonnen worden. Hoffentlich wird das räuberische Gummisuchen bald beseitigt sein. Die jungen Pflanzungsbäume, von denen erst im Alter von 8 Jahren lohnender Ertrag erwartet wird, standen vorzüglich. —

Die Beförderung den San Juan hinauf geschieht auf ziemlich unerfreulichen Heckraddampfern, deren Fahrplan durch den Wasserstand erheblich beeinflußt wird. Die Regierung von Nicaragua schien der jetzigen Dampferkompagnie, in der ein wegen seiner politischen Stellung unbequemer Italiener die Hauptrolle spielte, nicht gewogen zu sein und den Wunsch zu hegen, die Flußschiffahrt in die eigene Hand zu bekommen. Ich traf gerade mit einer Kommission zusammen, welche die Eisenbahnverhältnisse am unteren San Juan studiert hatte. Das eine Mitglied war ein Nordamerikaner, der sich durch Einflüsse in Managua die Konzession einer, wie sich herausstellte, ungünstigen Linie erworben haben sollte. Wie mir gesagt wurde, wäre die Regierung gern der Verpflichtung ledig gewesen, hätte aber aus Furcht, in Washington auf Unannehmlichkeiten zu stoßen,

nicht gewagt, den nordamerikanischen Ingenieur abzuschütteln. Übrigens befand sich die kurze Bahnlinie am unteren Flußlaufe nach Greytown nicht mehr im Betriebe, die Beförderung spielte sich lediglich auf dem Wasserwege ab. Die Stromschnellen von Machuca, wo manches Fahrzeug schon zum Wrack wurde, sind für den Heckraddampfer kein leicht zu überwindendes Hindernis. Wir stiegen vor ihnen auf einen kleineren Heckraddampfer über, der uns nach Castillo Viejo brachte. Mühsam überwand er das zwischen den starrenden Felsklippen durchschäumende Gefälle. Auf dem niedrigen Vordeck standen Burschen mit Stangen klar, um das Fahrzeug nötigenfalls zwischen den engen Klippen freizuhalten. Die halbeuropäischen Schiffsführer erweckten keinen günstigen Eindruck, dagegen erschien die Aufmerksamkeit und Geschicklichkeit der ziemlich sich selbst überlassenen indianischen Burschen am Ruder höchst anerkennenswert. Castillo Viejo ist ein leidlich verkehrsreicher, sonst kleiner, unansehnlicher Platz. Das auf einem sturmfreien Hügel den Ort überragende, das San Juan-Tal beherrschende alte Sperrfort (gegen Costarica) zeigt durch mächtige Mauern und in den Fels gebrochene Gräben die Bedeutung, die seine spanischen Erbauer ihm einst beilegten. Heute ist die Verteidigungsfähigkeit gering; von einem nahen Hügel kann es eingesehen werden. Alles befindet sich im Verfall. Außer alten Vorderladern, die umherliegen, findet sich eine Anzahl kleiner Krupp-Geschütze auf Räderlafetten. Man soll sich aber mit ihnen auf die bekannten Entfernungen ganz gut eingeschossen haben. Geschütze, Handwaffen und die kleine Besatzung selbst entsprachen natürlich in guter Haltung nicht unseren Ansprüchen; allein, auch hier gilt die Warnung, einen solchen Gegner doch nicht zu unterschätzen. Das nicaraguensische, stark gemischte Volk hat Freude am Kampf, bis zu dem Grade, daß manche Elemente unter ihnen einen nichtrevolutionären Zustand für ein unnormales Dasein erachten sollen. Die Soldaten, Rinderhirten usw., die man bei längerem Aufenthalte kennen lernt, zeigen, daß hier unter starker Hand ein teilweise vorzügliches militärisches Menschenmaterial vorhanden wäre. Im Durchschnitt ist im Volk und in den meisten Institutionen ein merklicher Tiefstand im Vergleich mit Costarica vorhanden. In sehr maßgebenden Kreisen trat eine große Hoffnungslosigkeit für die Anbahnung besserer Zustände aus eigener Kraft entgegen; kein Wunder, wenn die Vereinigten Staaten von Nordamerika, die sich ja von jeher viel mit dem Lande beschäftigt haben, zumal während der bereits begonnen gewesenen Vorarbeiten für den interozeanischen Kanal durch Nicaragua, in der Geschäftswelt des Landes manche offene und heimliche Freunde besitzen.

Bei Castillo Viejo bereiten die Stromschnellen des Klippenbettes ein gründliches Verkehrshindernis. Man steigt hier abermals um. Ein ansehnlicher Doppel-Heckraddampfer brachte uns Passagiere von hier zum See. Die Ufer des San Juan erscheinen hier absolut flach; sie sind gesäumt von sumpfigem Vorland, hinter das auf beiden Seiten der Urwald schließt. Hier befinden sich streckenweise Potreros (Viehweiden), die von einem Deutschen verwaltet werden, in Wirklichkeit wohl Privateigentum des Präsidenten sind. Viehzucht und Viehhandel am Nicaragua-See erscheinen nicht unbedeutend. U. a. betreibt im Seedorfe San Miguelito ein französischer emigrierter Graf dieses Geschäft, der auch seinen Transportschoner selber navigiert. Unmittelbar südlich neben dem einzigen Seeabfluß, dem San Juan, mündet der nennenswerteste Zufluß, der Rio Frio.

Bemerkenswert ist, daß Nicaragua es verstanden hat, durch eine schmale Zone am oberen südlichen San Juan-Ufer, und zwar noch unterhalb von Castillo Viejo, sowie am ganzen Seeufer entlang, bis zu der miteingeschlossenen Mündung des Rio Sapao, das angrenzende Costarica radikal vom Binnenmeer abzuschneiden, das somit ein rein nicaraguensisches wurde. Bei weiterer Entwicklung seiner Nordprovinzen dürfte dieser Zustand für Costarica, das ja auch im Süden berechtigter Ansprüche beraubt wurde, ein unhaltbarer werden.

Das Fort des Städtchens San Carlos, welches den San Juan-Ausfluß und einen westlichen Teil der Seeküste beherrscht, befindet sich in womöglich noch verwahrlosterem Zustande als die kleine Festung Castillo Viejo. In der primitiven Kommandantur waren die Kugelspuren aus dem letzten Revolutionskampfe noch nicht ausgebessert. Die Behörden scheinen sich noch heute in steter Revolutionsnervosität zu befinden und bekunden eine Wichtigkeit im Gebahren, die etwas Possierliches an sich hat. Auf der morschen Landungsbrücke von San Carlos träumten ein paar alte Bekannte von besseren Zeiten; es waren Lafetten von unserem ehemaligen „Arminius", deren Rohre mit dem Leichter bei der Landung am unteren San Juan kenterten und dort wohl für immer begraben liegen.

Über das Nicaraguakanal-Projekt, die Tiefeverhältnisse des großen Nicaraguasees usw., kann an dieser Stelle wohl hinweggegangen werden. Wenn ich eine Meinung äußern darf, so ist es die, daß durch die Entscheidung für den Panamakanal die Möglichkeiten für den Nicaraguakanal keineswegs erloschen sind, ja, daß als strategische Position die Ausnützung des gewaltigen, geschützten Binnenbeckens mit Verbindung nach dem Pazifik und wohl auch nach dem Atlantik nicht vergessen werden wird. Die bequeme und geräumige nicaraguensische Senkung dürfte auch dem Lande selbst allerlei Aussichten bieten, die weit über den Nutzen eines bloßen Transitlandes hinausgehen. Ein gut verwaltetes Nicaragua, mit einer mehr der Erziehung gewonnenen Bevölkerung, könnte eines der zukunftsreichsten Gebiete der zukunftsreichen interozeanischen Landbrücke zwischen Nord- und Südamerika werden.

In San Carlos kehrt der Heckraddampfer „Managua" wieder um, und die Peripherie- und Transversalreise über die große Fläche beginnt auf einem „Seeschiffe", dem Schraubendampfer „Viktoria", der etwa 200 Tonnen Deplacement haben mag. Der Kapitän, ein alter Nordamerikaner, hatte sein Fahrzeug besser in der Hand, als die Flußdampferführer die ihrigen. Grimmig ärgerte er sich über die Soldateska, die auf Befehl des Kriegsministers den friedlichen Dampfer besetzt hält und das ganze Achterdeck bewohnt, so daß den Passagieren der ersten Klasse nur der beengte Deckraum mittschiffs zur Benutzung frei bleibt. Die Passagepreise sind freilich sehr niedrige. Die „Viktoria" war bei der letzten Revolution von den Rebellen zum Kriegsdampfer gemacht worden und hatte einige Zeit den See und damit das innere Nicaragua beherrscht. In einer rühmlichen „Seeschlacht" war sie dann durch ein Geschwader kleiner Dampfer, unter Führung der mit Schienen gepanzerten „Managua" wieder von der Regierungspartei unschädlich gemacht worden. Dies Wagestück des ohnehin gefährdeten Heckraddampfers verdient in der Tat Anerkennung, denn wie sich bei unserer Fahrt zeigte, kann auf der 8500 Quadratkilometer messenden Fläche (etwa 16mal der Umfang des Bodensees) eine ganz achtbare See aufkommen. Nebenbei bemerkt haust im See, außer vielen Sauriern, eine stattliche Zahl von

Haien, die in Größe und Beschaffenheit den ozeanischen Haien gleichen und deren Voreltern, wohl bei der Landhebung zurückgeblieben, sich dem Süßwasser anzupassen verstanden.

Die verschiedenen Anlaufstellen hüben und drüben am See wiesen auf einen nicht ganz unbeträchtlichen Güter- und Passagierverkehr hin. U. a. liefen wir die Insel Ometepe an, die sich als konischer Vulkan neben dem benachbarten Zwillings-Vulkankonus Madera bis über 5 000 Fuß hoch aus dem See erhebt. Nach ungefähr anderthalbtägiger Reise fand diese vor der Stadt Granada, nach welcher die Nicaraguenser den See benennen, ein Ende. Granada, das außer seiner Umgebnng wenig Reize besitzt, zeigt recht lebhaften Verkehr und verfügt über einen ziemlich großen Pier. Im Gegensatz zum Süden besitzt die Nordküste gebirgigen Charakter, der zumal durch die schöne Linienführung des Mombacho anmutig wirkt. Im Hintergrunde werden die übrigen nördlichen Vulkane sichtbar, am nächsten der inzwischen zum Ausbruch gelangte Momotombo, am See von Managua. Dieses mit dem Nicaraguasee in schmaler Verbindung stehende Nachbargewässer reicht immerhin noch etwa an die Größe des Genfer Sees. Zur Zeit gaben die Trockenwälder der pazifischen Seite dem sonst schönen Lande ein steriles Gepräge.

Erweckt die Besetzung der Bruchspalte des Küstengebirges mit Vulkanen, die wie Westenknöpfe aufeinanderfolgen, auch ein gewisses Bedenken, so darf anderseits kaum angenommen werden, daß dieses ein ernstes Hindernis für die Vornahme großer technischer Werke am Nicaraguasee bilden wird.

Von Granada führt eine Eisenbahn nach der Landeshauptstadt Managua. Der Betrieb ließ manches zu wünschen übrig. Von dem gerade stattfindenden Übergange dieser Staatsbahn in die Hände eines deutschen Pächters erwartete man eine Änderung zum Besseren. Der nämliche Pächter erhielt die Konzession zu einer Anschlußbahn für den von Korinto ausgehenden Pazifikverkehr nach dem zum Ausbau projektierten karibischen, also Atlantikhafen Monkey Point. Vorläufig soll sie bei dem erwähnten Dorfe San Miguelito am Südwestufer des Nicaraguasees beginnen, während ein Trajektboot die Verbindung mit Granada zu vermitteln hätte. Monkey Point oder Puerto Zelaya (nach dem Präsidenten benannt) würde demnach Bluefields Bedeutung übertreffen. Ein deutscher Ingenieur war gerade dabei, die Trasse durch den Urwald festzulegen. — Eine verbindende Seegürtelbahn dürfte sich aber einmal nötig erweisen.

Die Zahl der deutschen Firmen in Managua ist nicht unbeträchtlich; die Geschäfte gingen im ganzen befriedigend. Der Verkehr über Leon nach Korinto erweckte den Eindruck der Lebhaftigkeit. Die Abfertigung der Kosmosdampfer ließ in Korinto weniger zu wünschen übrig, als in manchen anderen Häfen der Küste. Häufig wird an der ganzen Westküste über die Bevorzugung der Postdampfer der nordamerikanischen Pacific Mail geklagt, die alle Leichter zuerst bekomme, so daß der fremde Dampfer zuweilen mitten in der Arbeit warten muß. Man spricht von Dampfern, die Wochen hätten verlieren müssen und schließlich weiter gegangen seien, um wo anders oder Monate später nach der Rückkehr zu löschen. Schade, daß hier weder deutsche Pier- noch Leichtergesellschaften bestehen, von Bahnen gar nicht zu reden!

Wohl infolge dieser und anderer Erschwerungen im Westküstenverkehr hat sich die Kosmoslinie entschlossen, mit einem nordamerikanischen Generalagenten

in San Franzisko und einigen nordamerikanischen Unteragenten an anderen Plätzen, zumal in Guatemala, zu arbeiten. Wie es scheint, hat sie sich auch künftig die Beteiligung am Isthmusverkehr in Panama gesichert, wo ihre Dampfer bisher nicht verkehrten, sondern von Punta Arenas in Costarica direkt nach Buenaventura in Columbien gingen. Weitere Schwierigkeiten für die Dampfer entstehen aus den vielen kirchlichen Feiertagen, die ja freilich nicht zu beseitigen sind, sowie gelegentlich aus den willkürlichen Zoll- und Quarantänemaßnahmen. Das so häufig beliebte Ausschwefeln dürfte eine völlig zwecklose Maßregel sein, die lediglich den betreffenden Beamten zu einer angenehmen Einnahme verhilft. Die Behörden des Panamastaates sandten wohl ein Sanitätsboot an Bord, Praktika aber durfte nur der später folgende nordamerikanische Arzt erteilen.

Es ist sonst eine Freude für den Deutschen, die an Zahl bedeutende, in der Erscheinung meist vorzügliche Vertretung seiner Handelsflagge durch die Kosmosdampfer an der gesamten Westküste zu beobachten. Ist auch der Teil dieser Dampferflotte, der den Verkehr nördlich von Peru bis zum Puget Sound versieht, weniger elegant und mehr dem Klimawechsel als allein den tropischen Bedingungen angepaßt, so wird er dennoch von vielen Reisenden allen anderen Dampfern vorgezogen. Dies würde noch weit mehr der Fall sein, wenn sich eine genauere Innehaltung der Fahrtermine erzielen ließe; an der Frachtverzögerung scheitert die Regelmäßigkeit aber. Die Hamburg—Amerika-Linie arbeitet ja bekanntlich mit einigen Dampfern mit der Kosmos-Linie gemeinsam. Von Bremen bezw. von Schleswig-Lübeck aus ist dem Kosmos nun neue Rivalität aus der eigenen Nation erwachsen.

Nahe Korinto besuchen die Kosmosdampfer ständig das immer wichtiger werdende Verkehrsgebiet in der Fonsekabai. Die Wichtigkeit des hondurensischen Amapala ist bekannt, ebenso des San Salvadorhafens La Union, dem der brauchbare Bahnanschluß ins Innere nach San Miguel, und eventuell weiter nach der Hauptstadt zu, noch immer fehlt. Dann werden in San Salvador noch La Libertad und Akajutla angelaufen, offene Reeden mit Piers und Leichterverkehr. Auf einer Wagenfahrt von Libertad nach San Salvador-Hauptstadt hinauf, auf bei trockener Jahreszeit leidlichem, durch Frachtkarrenverkehr recht belebtem Wege, erhielt ich einen instruktiven Blick ins Innere. Was Ordnung und Reinlichkeit von Wohnstätten und Bevölkerung anbetraf, zeigte sich ein bedeutender Unterschied gegen Nicaragua, ja die besuchten Haushaltungen standen gegen deutsche kaum zurück. Einen guten Eindruck empfängt man desgleichen von der Hauptstadt, wohl dem anmutigsten Orte Zentralamerikas. Kleiner zwar als die Hauptstadt Guatemalas, ist er im europäischen Gepräge doch schon homogener. Die politischen, finanziellen und wirtschaftlichen Verhältnisse lagen auch besser; die Geschäftswelt klagte weniger, zumal die nordamerikanische schien wieder Ursache zu besonderer Zufriedenheit zu haben. Gefällig sah das durch chilenische Instrukteure nach deutschen Grundsätzen geschulte Militär aus. In Leistungen wurde zumal die Bergartillerie gelobt. Die größere Neigung zum französischen Geiste prägt sich in ganz Zentralamerika schon in der Uniformierung und teilweise in der Bewaffnung aus. — Das Bahnnetz des gebirgigen San Salvador ist noch wenig ausgestaltet. Für elektrische Bahnen, die in ganz Zentralamerika fehlten (dafür in Mexiko-Hauptstadt eine desto großartigere Entwicklung zeigten), dürften deutsches Kapital und deutsche Technik manches zu tun finden, wenn sie zugriffen. Ob im Eisenbahnwesen mit den Nordamerikanern zu konkurrieren wäre, bleibe dahingestellt. Die bisher besonders in Betracht kommende

Bahnlinie ist die zwischen der Hauptstadt und Akajutla, die über das lebhafte Sonsonate führt. Ihr nordamerikanischer Betrieb schien tadellos zu sein.

Das gleiche Urteil war über die von San José de Guatemala nach Guatemala-Hauptstadt hinauf führende Bahn zu fällen. Gelegentliche Attentate, wohl durch Bevölkerungselemente, die sich durch die Bahn geschädigt fühlten, sind hier vorgekommen. San José, obgleich erster Hafenplatz der Küste, ist ebenso traurig und zeigt dieselben Schwierigkeiten wie alle diese zentralamerikanischen Reeden. Die Güterbewegung ist beträchtlich. Hinter dem reizlosen flachen Vorland erhebt sich das Hochland von Guatemala mit seinen prachtvollen Vulkanen in besonderer Schönheit. In Guatemala ist das deutsche Element stark vertreten im Engros-Export- und Importgeschäfte, im Detailhandel und im Kaffeehandel und Kaffeebau. Die Folgen des Sturzes der Kaffeepreise und sonstigen üblen Einflüsse lasteten noch stark auf der Geschäftswelt, durch die ein merkbar pessimistischer Zug ging. Inzwischen scheint ein Wandel zum Besseren eingetreten zu sein, der sich in der neuerdings unter den Auspizien der Deutschen Bank erfolgten Gründung einer deutschen Bank für Zentralamerika in Guatemala-Hauptstadt deutlich bekundet. Vom nationalen Standpunkte aus haben wir diese Gründung in jeder Beziehung lebhaft zu begrüßen und zu wünschen, daß sie Unternehmungslust und Kapitalbeteiligung in unseren industriellen und finanziellen Kreisen nach sich ziehen möge.

Wie schon angedeutet wurde, ist das Anwachsen des nordamerikanischen Wirtschaftseinflusses, außer in Costarica, in dem als größerer Markt die erste Rolle in Zentralamerika spielenden Guatemala besonders bemerkbar geworden. Die Erwerbung der Nordbahn, die so lange unfertig als Projekt vegetierte, hat die nordamerikanischen Interessen um einen gewaltigen Schritt gefördert. Puerto Barrics dürfte ein beachtenswerter Golf- und somit Atlantikhafen werden. Den pazifischen Längsbahnen, als Gliedern der panamerikanischen Bahn zwischen San Salvador und Mexiko, ist bei allen technischen Schwierigkeiten eine levhaftere Förderung vorauszusagen. Vorläufig handelt es sich um Vollendung der Strecken zwischen S. Maria (halbwegs von San José nach Esquintla) um Ayntla, mit Weiterbau nach Tapachula in Mexiko.

Champeriko ist der für die westlichen Kaffeedistrikte und Quezaltenango wichtige Hafenplatz, d. h. ebenfalls Reede wie die übrigen. Das nördlichere Ocos wurde, durch vulkanische Elementarereignisse in Mitleidenschaft gezogen, einstweilen außer Konkurrenz gesetzt. Die Nordbahngesellschaft soll sich aber für Herstellung und Ausbau der Ocosbahn interessieren.

Nördlich von Ocos, an der Küste von Mexiko, laufen die deutschen Dampfer bisweilen die Reede des kleinen Ortes San Benito an. Auch dessen Pier ist zerstört und noch nicht wiederhergestellt worden. Durch die starke Brandung werden die Leichter mittels Trossen herangeholt. Die nordamerikanischen Küstenkarten, einschließlich der englischen Admiralitätskarte von 1887, bedürften infolge der 1902 eingetretenen Veränderungen einer Revision. — Im Golfe von Tehuantepec folgt dann der Zukunftshafen Salina Cruz; endlich wieder ein richtiger Hafen, wenn auch ein künstlicher, der hinter Molen und mächtigen Betonmauern ins tiefere Gelände hinein konstruiert wird. Die englische Piersongesellschaft wird noch eine Reihe von Jahren daran zu bauen haben. Von der mexikanischen Regierung werden große Hoffnungen auf Salina Cruz gesetzt, das ein wenig dem im ersten Entwicklungsstadium befindlichen Tsingtau glich. Am Campechegolf wird bekanntlich

der Hafen von Coatzacoalcos ausgebaut, und man rechnet auf einen starken Transitverkehr zwischen diesen beiden Häfen auf der Tehuantepecbahn in Konkurrenz mit dem Panamakanal.

Der vom Süden kommende Passagierverkehr bedient sich schon jetzt gern des Weges über Salina Cruz nach Vera Cruz und Mexiko-Hauptstadt, weil hier fertige Bahnverbindung ist. Von Sta. Lucrecia zweigt sich die neue Linie, die noch manchen unerwünschten Aufenthalt bot, von der Tehuantepecbahn nach Cordova an der Mexiko—Veracruzbahn ab.

Näher auf den Aufenthalt in Mexiko einzugehen, ist im Raume dieses knappen Artikels nicht mehr möglich. Das Vordringen des nordamerikanischen wirtschaftlichen Einflusses machte sich hier mindestens ebenso stark, wenn nicht noch stärker, bemerkbar, wie in den kleineren Republiken Zentralamerikas. Manches ging durch mangelnde deutsche Unternehmungslust verloren, so die großartigen elektrischen Werke in Mexiko (welche die ungeheueren Wasserkräfte von Neaxa ankauften), eine ursprünglich deutsche Gründung. Ein junger Dozent aus Boston erkannte, was hier zu machen sei, und brachte das Unternehmen in den Besitz einer nordamerikanischen Gesellschaft. — Weitere beachtenswerte Momente in Mexiko sind die Entwicklung der eigenen Industrie (u. a. von Hochöfen in Monterey) und militärische Fortschritte. Diese Fortschritte zeigen sich auch in der Entwicklung der mexikanischen Geschütz-, Waffen- und Munitionsfabriken, die nach deutschen und französischen Modellen ihre eigenen herstellen und sogar schon ein wenig angefangen haben, zu exportieren, z. B. nach San Salvador.

Für deutsche und nordamerikanische Geschäftskreise ist ein zweiter Pazifik-Zukunftshafen von Interesse, der von Topolopampo (unerlaubterweise Port Stillwell genannt) mittels der Kansas City-Bahn und Dampfern der Hamburg—Amerika-Linie die kürzeste Route nach dem Osten schaffen soll. Das heutige Mexiko, die Schöpfung von Porfirio Diaz, erweckt den Eindruck kräftigen Vorwärtsschreitens; möge es seine, ihm die Unabhängigkeit gewährleistenden Bestrebungen ungestört weiter verfolgen können!

Johannes Wilda.

Argentinien, ein Land der Zukunft.

1. Einwanderung und Kolonisation in Argentien.

Heute wo die ökonomische und finanzielle Organisation Argentiniens erstarkt ist, wo es im Innern und nach außen hin einen wohltätigen Frieden genießt, während der alte revolutionäre Geist verschwand, sieht sich das Land vor jene Probleme und Fragen gestellt, die vor allem die landwirtschaftliche und industrielle Produktion und deren Verwertung zum Gegenstande haben.

Eine der wichtigsten Aufgaben, die gelöst werden müssen, um dem Lande eine gedeihliche Entwicklung zu sichern, besteht vor allem darin, unermeßlich große, fast leere Territorien zu bevölkern.

Ich lasse eine Tabelle folgen, die die Verteilung der Bevölkerung auf Provinzen und nationale Territorien darstellt und auf offiziellen Angaben beruht, wie sie sich in der Broschüre finden, die unter dem Titel „Description sommaire de la République Argentine“ vom Ackerbauministerium der Republik herausgegeben wurde.

Provinzen und Territorien		Oberfläche in Quadrat-Kilometern	Bevölkerung im Jahre 1902
Buenos Aires	Hauptstadt	186	865490
„ „	Provinz	305121	1208937
Santa Fè	„	131906	576385
Entre Rios	„	74571	354596
Corrientes	„	84402	288426
Cordoba	„	161036	436859
San Luis	„	73923	93976
Santiago del Estero	„	103016	184194
Mendoza	„	146378	152720
San Juan	„	87345	97803
La Rioja	„	89498	79442
Catamarca	„	123138	100613
Tucuman	„	23124	251857
Salta	„	161099	133613
Jujuy	„	49162	54287
Missiones	Territorium	29229	36286
Formosa	„	107258	5844
Chaco	„	136635	12958
		1887027	4934286

Provinzen und Territorien		Oberfläche in Quadrat-Kilometern	Bevölkerung im Jahre 1902
	Übertrag:	1887027	4934286
Pampa	Territorium	145907	48391
Neuquen	"	109703	16874
Rio Negro	"	196695	14947
Chubut	"	242039	4911
Santa Cruz	"	282750	1631
Tierra del Fuego	"	21499	1042
Los Andes	"	64900	1166
	Im Ganzen	2950520	5022248

Daß Argentiniens wichtigstes Bedürfnis eine Vermehrung der Bevölkerung ist, zeigt diese Tabelle deutlicher als es jede andere Darlegung vermöchte. Die Oberfläche der Republik umfaßt beinahe 3 Millionen Quadrat-Kilometer, ihre Bevölkerung aber beträgt kaum 5 Millionen Einwohner, das heißt, auf den Quadratkilometer kommen durchschnittlich 1·66 Einwohner. Wenn man aber bedenkt, daß von diesen 5 Millionen Einwohnern sich eine Million in dem Gebiet der Hauptstadt befindet, das 18000 Hektar umfaßt, während also für das übrige Land nur noch 4 Millionen Einwohner vorhanden sind, so erscheint die Dichtigkeit der Bevölkerung in Wahrheit noch viel geringer.

Diese Dichtigkeit schwankt je nach der Lage der Provinzen und Territorien. So kommen im östlichen Gebiete der Republik, das die „capital federal", die Bundeshauptstadt, die Provinzen Buenos Aires, Santa Fé, Entre Rios und Corrientes umfaßt, 5·42 Einwohner auf den Quadratkilometer, während diese Zahl im zentralen Gebiete, in den Provinzen Cordoba, San Luis, Santiago del Estero auf 2·12 herabsinkt. Im Westen jedoch, im Andengebiete, wo die Provinzen Mendoza, San Juan, La Rioja und Catamarca liegen, finden wir als durchschnittliche Dichtigkeit nicht einmal einen Bewohner auf dem Quadratkilometer. Der Norden, also Tucuman, Salta und Jujuy, hat wenigstens 1·80 Einwohner auf der genannten großen Flächeneinheit.

In den sogenannten Nationalterritorien, von denen manches jede beliebige europäische Nation bequem beherbergen könnte, ist die Bevölkerungsdichtigkeit am geringsten. Hier haben wir dann im wahren Sinne des Wortes Einöde vor uns. So zählt das Pampas-Territorium, dessen Natur-Reichtümer erst in den letzten Jahren bekannt geworden sind, mit seinen 146000 Quadratkilometern kaum 50000 Einwohner, Rio Negro mit 197000 Quadrat-Kilometern ungefähr 15000 und Santa Cruz, das an den Gestaden des atlantischen Ozeans liegt und sich besonders für Viehzucht im großen Maßstabe eignen würde, mit 283000 Quadratkilometern kaum 2000 Seelen. Diese Zahlen lehren deutlich, daß Zunahme der Bevölkerung noch lange Zeit das dringendste Bedürfnis Argentiniens bilden wird.

Dazu kommt noch, daß entsprechend den soziologischen und wirtschaftlichen Gesetzen, denen die europäischen Nationen unterworfen sind, kein Land der Welt strebsamen Männern, die sich auf seinem Boden niederlassen, so günstige Möglichkeiten zur Erlangung von Reichtum und Wohlstand bietet wie Argentinien. Alles vereinigt sich, um es zu einem Einwanderungsland ersten Ranges zu machen: die Milde des Klimas und die Mannigfaltigkeit seiner Abstufungen, der Reichtum

seines Bodens, die Ausdehnung seines Gebietes, die gewaltigen Flüsse, die es in seinem Innern durchziehen, die günstigen Verkehrsverhältnisse mit den europäischen Völkern, die Abnehmer seiner Produkte sind und mit denen es durch eine der zuverlässigsten Schiffahrtslinien des Erdballs verbunden ist. Die Entfernung von ungefähr 12000 Kilometern, die Buenos Aires von Frankreich oder Deutschland trennt, wird von den großen transatlantischen Gesellschaften in 20 bis 21 Tagen zurückgelegt. Auch hat sich das argentinische Parlament verpflichtet, jeder Gesellschaft, die das System Frigorifico*) annimmt und die Reise von Buenos Aires nach Lissabon oder Vigo in 15 Tagen vollendet, eine monatliche Subvention von 2000 Goldpiastern zu gewähren.

Die vereinigten Staaten von Nordamerika, die bis in die allerjüngste Gegenwart der Hauptanziehungspunkt für alle Selfmade-Mens gewesen sind, verspüren allmählich am eigenen Leibe alle die Störungen, die sich in europäischen Ländern infolge der Übervölkerung zeigen. Deshalb bemühen sie sich auch mit allen Mitteln, den Einwanderungsstrom von ihrem Gebiete fernzuhalten.

Australien, das noch vor Kurzem eines der begehrtesten Einwanderungsterritorien gewesen ist, war in den letzten Jahren gewaltigen wirtschaftlichen Krisen ausgesetzt, die den Zufluß neuer Ankömmlinge erheblich verringerten. Übrigens gibt es noch zwei besondere Gründe, die Australien im Wettbewerb mit Argentinien eine wesentlich geringere Stellung anweisen: sein Klima, das unvermittelte Temperaturunterschiede zwischen unerträglicher Hitze und eisiger Kälte zeigt, und seine Entfernung, die doppelt so groß ist wie jene, die zwischen den Ufern des La Plata-Staates und den europäischen Ländern besteht, die dessen Produkte importieren.

Da also Argentinien zweifellos außerordentlich günstige Bedingungen für die Aufnahme einer zahlreichen europäischen Bevölkerung aufweist, so wäre zu vermuten, daß das Bestreben, die Einwanderung zu fördern, von den allerbesten Erfolgen begleitet wird, und doch muß man, ohne Pessimist zu sein, zugeben, daß die Resultate aller der Bemühungen der Republik in dieser Beziehung recht schwache sind.

Die Kolonisierung oder Besiedlung Argentiniens wurde von dem Manne, mit dessen Namen ein Fortschritt des Landes auf fast allen Gebieten verknüpft ist, von Rivadavia, eingeleitet. Er hat die erste Kolonie, Santa Catalina, angelegt. Sein Werk wurde 1863 von Mitre und Rawson mit Einsicht und Begeisterung fortgesetzt, Sarmiento hat es mit seiner sehr fortschrittlichen Verwaltungsmethode lebhaft gefördert; aber trotz aller Bemühungen hat die Kolonisation nicht die erwarteten Erfolge gehabt. Dieser Mißerfolg erklärt sich dadurch, daß man nicht das Verfahren wählte, das Wissenschaft und Erfahrung an die Hand geben, und daß verschiedene Ereignisse, gegenüber denen Menschenwille ohnmächtig ist, die lobenswerten Absichten der Regierung durchkreuzt haben. Nur so begreife man, daß die Republik gegenwärtig nur 5 Millionen Einwohner zählt, obwohl ihr Boden 100 Millionen ernähren könnte. Deshalb ist auch ein Professor der Finanzwissenschaften an der Universität von Buenos Aires der Ansicht, daß Argentinien heute 20 Millionen Einwohner haben könnte, wenn die Regierung es stets verstanden hätte, den Fremden durch die Klugheit ihrer Politik Vertrauen einzuflößen.

Argentinien verfügt unter anderen Mitteln, das Wachstum der Bevölkerung zu fördern, auch über Staatsländereien, ein Faktor, dessen sich andere Völker, die

*) Wobei das Fleisch im gefrorenen Zustand exportiert wird.

in einer ähnlichen Lage waren, mit ausgezeichneten Erfolge bedient haben, der aber leider hier nicht ebenso günstig wirkte, da er ohne Erfahrung und in kurzsichtiger Weise verwertet wurde.

Man hat in Argentinien verschiedene Gesetze eingebracht, die darauf abzielten, die Bevölkerung durch Kolonisierung zu vermehren. Man hat so ziemlich alle Systeme versucht, — leider alle ohne nennenswerten Erfolg. Das ist, wie Herr Éleodoro Lobos in einem sehr lehrreichen Buche bemerkt, das er unter dem bescheidenen Titel „Annotations sur la législation des terres" publizierte, eine unbestreitbare Tatsache und man darf sie nicht nur durch die wirtschaftlichen, administrativen und politischen Verhältnisse des Landes erklären, sondern vielmehr durch die Freigebigkeit, mit der man das Land in Loosen von kolossaler Ausdehnung verteilte, und durch die Schwierigkeiten, mit denen man die leichte und sichere Erwerbung eines kleinen Besitzes verband. Allerdings hat die Regierung diesen Irrtum seit etwa fünfzehn Jahren eingesehen; aber der Einfluß der Spekulanten, die aus dieser kurzsichtigen Politik Gewinn zogen, hat über alle Reformversuche den Sieg davon getragen.

„Man muß", sagt der genannte Autor, „nur erwägen, wie man ohne Rücksicht auf das Gemeinwohl in den letzten fünfundzwanzig Jahren mehr als 28174000 Hektar von den unbebauten Domänen der Nation an den Mann gebracht hat. Die gegebenen Gesetze vermochten die Verschleuderung dieser Staatsländereien im Großen nicht zu hindern und so erreichte man es nicht, diese ungeheuren Gebiete zu bevölkern."

Die eigentliche Einwanderung in Argentinien begann, als am 3. Februar 1852 der Tyrann Juan Manuel Rosas gestürzt war und eine Regierung eingesetzt wurde, die eine Verfassung gab, deren Hauptzweck darin bestand, „nach der Förderung des Gemeinwohls zu streben und allen Bürgern, ihren Nachkommen und allen Menschen, die den argentinischen Boden bewohnen würden, die Vorteile der Freiheit zu sichern". Von dieser Zeit ab wandte sich der südamerikanischen Republik dauernd ein Strom europäischer Einwanderung zu, zwar noch öfters durch Kriege und Krisen beschränkt, niemals aber vollständig unterbrochen. Industrie, Handel und Landwirtschaft, die bis dahin in einer Art Dornröschenschlummer gelegen hatten, erwachten jetzt zu kräftigem Leben, und in einem einzigen Jahre landeten im Hafen von Buenos Aires mehr Einwanderer als früher in 10 Jahren.

Vor 1853 hatte man keine genauere Statistik über die Einwanderung geführt, von 1854 bis 1870 kümmerte man sich nur um die absolute Zahl der neuen Ankömmlinge. Erst nach 1870 gruppierte man statistisch die Einwanderer nach Geschlecht, Stand, Alter, Beruf, Bildungsgrad usw.

1854 kamen im zweiten Halbjahr 2529 Personen, 1855 5912; 1856 4672; 1857 4951; 1858 4658 und 1858 4735; also in 6 Jahren 27452 Einwanderer, demnach mehr als in den vorausgehenden beiden Jahrhunderten.

In dem Dezennium von 1860—1869 stieg die Zahl der Einwanderer bis auf 134325, in dem von 1870—1879 auf 264869; in dem folgenden von 1880 bis 1889 sogar auf 1020907; allerdings muß man in Betracht ziehen, daß man in der letztgenannten Epoche die Zahl künstlich emporschraubte, indem man z. B. unentgeltliche Überfahrt von Europa gewährte; die Folge war, daß eine Masse von ganz ungeeigneten und untauglichen Menschen nach Argentinien strömte.

Während des Zeitraumes von 1890—1899, in dem sich die furchtbare Krisis der Banken und des Staatskredites abspielte, sank die Zahl der Eingewanderten

wieder auf 928000 herab und überdies machte sich eine sehr starke Auswanderung geltend. 552172 Personen waren es, die dem Lande den Rücken kehrten, da sie nicht die gesuchte Arbeit oder den erhofften materiellen Gewinn gefunden hatten.

Leider dauert dieses merkwürdige Doppelphänomen gleichzeitiger Ein- und Auswanderung noch fort; so kamen in der Zeit von 1900—1904 zwar 601,682 Einwanderer, aber es gab auch 384000 Auswanderer, was darauf hindeutet, daß in der Aufnahmsfähigkeit der Republik eine Störung vorhanden ist. Allerdings ist die Einwanderung seit Beginn des Jahres 1905 wieder etwas stärker geworden und die Kammern haben ein Projekt genehmigt, das die Errichtung zweier großer Etablissements zur Aufnahme von Einwanderern in Buenos Aires und in La Plata bezweckt, von denen das erstere allein den Staat die Summe von $7^1/_2$ Millionen Piaster kosten wird.

Dafür, daß die Einwanderung seit 1890 nachgelassen hat, sind verschiedene Ursachen vorhanden: zunächst die Mißernten der letzten Jahre, der Umstand, daß man vielfach in staatlichen und privaten Unternehmungen nicht weiter arbeiten ließ, die Kriegsfurcht anläßlich des Grenzstreites mit Chile, die Teuerung, die Schwierigkeiten, die dem Einwanderer entgegentreten, wenn er sich in staatlichen oder privaten Ansiedlungen niederlassen will, der hohe Preis des Landes und der Pachtzinse in den Gegenden, die für den Ackerbau die zukunftssichersten sind, die mangelnde Sicherheit, der Mißbrauch der Autorität seitens der Funktionäre in Gebieten, die von den Zentren des staatlichen und öffentlichen Lebens weitab liegen, und endlich die langsame und kostspielige Handhabung der Justiz.

Den einen unter diesen Übelständen darf man jedoch nicht allzusehr ins Gewicht fallen lassen; es ist der der Teuerung. Denn nur die Lebensführung auf europäischem Fuß ist in Argentinien teuer, während auf dem Lande, wo der Ansiedler sich beinahe alle Nahrungsmittel selbst erzeugt, der Lebensunterhalt fast nichts kostet.

Man kann die Wahrnehmung machen, daß alljährlich eine zahlreiche Einwanderung europäischer Feldarbeiter stattfindet, die sich von den hohen Löhnen anlocken lassen, Ersparnisse machen und gleich nach den Ernten wieder in die Heimat zurückkehren. 1905 gab es im ersten Halbjahr 100000 solcher Einwanderer, von denen 77000 nach Europa zurückkehrten; nach einer Berechnung des Einwanderungsdepartements nahm jeder 150 Piaster in Gold mit, d. h. 750 Frank, alle zusammen also 11 Millionen Piaster in Gold.

Interessant ist es auch, zu sehen, welchen Anteil die einzelnen Länder Europas an der Auswanderung nach Argentinien haben. Italien und Spanien liefern, wie man aus der folgenden Tabelle sieht, die Hauptmasse: ich gebe die

Zahl der Einwanderer von 1857 bis 1903, nach Nationalitäten geordnet.

Italiener:	1 331 536
Spanier:	414 973
Franzosen:	170 293
Engländer:	35 435
Österreicher:	37 935
Deutsche:	30 699
Schweizer:	25 775
Belgier:	19 521
Andere Nationalitäten:	92 238
Gesamtzahl:	2 158 423

Wie wir schon bemerkt haben, sind die Hauptursachen für die geringe Zunahme der Einwanderung die ungünstige Verteilung der Ländereien, die Schwierigkeiten, die der Ackerbau treibende Einwanderer überwinden muß, um Grundbesitz zu erwerben, wäre es auch nur das bescheidenste Fleckchen Land, schließlich der Mangel an ernsten Kolonisationsunternehmungen, die dem Ansiedler die Mittel zur Bebauung seines Landlooses liefern würden. „Wieviel Einwanderer", sagt Girola,*) „kamen mit der Hoffnung, ein Stück Land kaufen zu können, und mußten wegen der Schwierigkeiten, die sich ihnen beim Erwerb des gewünschten Landes entgegenstellten, auf deren Erfüllung verzichten!"

Weit entfernt davon, auf die Entwicklung eines kleinen Grundbesitzes hinzuarbeiten, hat der Staat nur die Entstehung von Latifundien gefördert, was ein großes Hindernis für das Anwachsen der Bevölkerung ist. Statt die großen Strecken Landes, die in der Nähe von Eisenbahnen und Häfen liegen, in kleine Loose einzuteilen, die auch einem bescheidenen Vermögen erreichbar wären, und diese dann in den Gebieten Europas, aus denen alljährlich eine beträchtliche Auswanderung stattfindet, zu geringen Preisen zum Verkaufe anzubieten, wie es die Vereinigten Staaten von Nordamerika, Kanada und Australien tun, kennt die argentinische Verwaltung nur umständliche und langwierige Formalitäten, die bald die Ersparnisse und die Geduld des Käufers erschöpfen.

Wenn also Argentinien dieses Problem der Einwanderung und Kolonisation, das eine Lebensfrage für die Republik bedeutet, in einem für sich günstigen Sinne lösen will, so muß es sich einen wohl durchdachten Plan zurecht legen, um nach ihm die Aufteilung der großen Latifundien vorzunehmen, und den Landbebauer an das von ihm bebaute Land fesseln, indem es ihn zu seinem Eigentümer macht. Ohne diese notwendige Reform wird Argentinien auch weiterhin darunter leiden, daß die Hauptmasse der Einwanderer, sobald sich diese etwas erspart haben, in ihre europäische Heimat zurückkehrt, was seine wahren Interessen doch nur schädigen kann.

II. Landwirtschaft in Argentinien.

1. Die Agrikultur.

Die natürlichen Bedingungen. — Verhältnisse des Grundbesitzes. Argentinien bietet infolge seiner Bodenbeschaffenheit sowohl für Ackerbau im weitesten Sinne des Wortes als auch für Viehzucht und landwirtschaftliche Industrieen ein ungeheures Feld der Betätigung.

Es gibt in Argentinien drei verschiedene Regionen für den Landbau: 1. die nördliche, die bis in die Provinzen Santa Fé und Entre Rios hinabreicht; 2. die zentrale, die sich südlich bis in die Provinz Buenos Aires und die Territorien Pampa, Rio Negro und Neuquen erstreckt; 3. die südliche Region, die das ganze Gebiet Argentiniens südlich von den letztgenannten Provinzen und Territorien umfaßt.

Die nördliche Region charakterisiert ein heißes Klima mit regelmäßigem Regen im östlichen Teile; im Westen sind die Niederschläge geringer. Die zentrale Region hat gemäßigtes Klima; die Niederschläge sind im Osten regelmäßig, im Westen, wo es lange Perioden der Trockenheit gibt, sehr selten. In der südlichen Region ist der Regen weniger häufig und das Klima rauher, doch der Osten und der äußerste Süden sind auch hier eine regenreiche Zone.

---

*) Investigacion agricola, 1904, Carlos D. Girola.

Erfahrungsgemäß hat sich betreffs der Kulturen eine Art natürlicher Auswahl vollzogen. Die Cerealien wie Weizen, Gerste, Hafer, Mais und Hirse werden besonders in den Provinzen Buenos Aires, Santa Fè, Entre Rios, Cordoba und im Territorium Pampa gebaut. Doch dehnt sich die Mais-Kultur noch weiter aus und wird in der ganzen Zentralregion und Nordregion mit Erfolg gepflegt. Auch der Reisbau verbreitet sich über diese beiden Regionen; in den Provinzen Tucuman, San Juan, Mendoza, Salta, La Rioja, Jujuy und Corrientès sowie in den Territorien Formosa, Chaco und Misiones ist er auf dem Wege der besten Entwicklung und selbst in Santa Fè, Entre Rios und Buenos Aires hat man es mit ihm versucht.*)

Der Anbau von Ölpflanzen, wie Ricinus, Sesam und Mohn, findet in der nördlichen Region günstige Bedingungen, Lein und Rübsamen gedeihen in der Region der Cerealien. Zuckerrohr wird in der nördlichen Region gebaut, besonders in Tucuman, ferner in einem Teile von Santiago del Estero, Salta, Jnjuy, Corrientes und im Norden von Santa Fè, Formosa, Chaco und Missiones.

Wein wird besonders in den Provinzen Mendoza und San Juan gebaut, wo Boden und Klima ihn begünstigen und Kanäle für eine regelmäßige Bewässerung des ganzen Gebietes sorgen. Aber auch die ganze Zentralregion vermag Trauben für Weinerzeugung und Tafeltrauben zu erzeugen. Auch gedeiht Wein in La Rioja, Catamarca, Salta und Entre Rios.

Die Viehzucht betreibt man besonders in den Provinzen Buenos Aires, Santa Fè, Entre Rios, im Süden von Cordoba und in einem großen Teil von Pampa.

Nachdem wir nun in großen Zügen ein Bild der landwirtschaftlichen Produktion Argentiniens entworfen haben, wollen wir untersuchen, wie es mit dem Grundbesitz bestellt ist; zunächst müssen wir wissen, auf wieviel Eigentümer sich die Anbaufläche von 10 Millionen Hektar verteilt.

Infolge einer Abschätzung im Jahre 1900 weiß man, daß in Nordamerika die $336^1/_2$ Millionen Hektar, die bebaut wurden, 5 739 657 verschiedenen Besitzern gehören, daß also ungefähr 58 Hektar auf einen Eigentümer kommen. In Frankreich zählte man nach der Statistik von 1892 5 702 000 Eigentümer mit einem durchschnittlichen Besitz von $8^1/_2$ Hektar.

Es läßt sich nun auch für Argentinien eine solche Aufstellung machen; denn die Regierung ließ 1895 die erforderlichen statistischen Daten sammeln. Die 172 000 Grundstücke, Ackerland und Weideboden, hatten eine Gesamtausdehnung von 8 299 930 Hektar und, da die wirklich bebaute Fläche nur 4 892 005 Hektar betrug, so ergab sich, daß nur die Hälfte der Grundstücke bewirtschaftet, der Rest aber für die Viehweide verwendet wird.

Man hat 1895 auch den Umfang des einzelnen landwirtschaftlichen Besitzes festgestellt, doch wurden die gewonnenen Resultate nicht publiziert. Doch ergibt sich, wenn man die Zahl der Hektar durch die der Besitzer dividiert, für jeden einzelnen als Durchschnitt ein Grundstück von 48 bis 50 Hektar, was ein ganz befriedigendes Verhältnis wäre, wenn es der Wirklichkeit entspräche.**) Doch der Ackerbau hat in den letzten Jahren derartige Fortschritte gemacht, daß die angegebenen Daten fast nur noch historischen Wert haben.

---

*) Investigacion agricola, 1904, Carlos D. Girola.

**) Cf. Censo Nacional, t. II, p. XLI.

Leider fehlt bis jetzt noch eine vollständige Statistik betreffs der Agrikultur. Die Aufstellungen, die im Ackerbau-Ministerium vorliegen, gehen nur auf wenige Jahre zurück und beschränken sich darauf, den Umfang der bestellten Fläche, die Art des Saatgutes und das Erträgnis der Ernten anzugeben.

Trotzdem läßt sich auch auf Grund des geringen Materials manches über diese wichtige Frage sagen.

Argentinien steht bezüglich der Verteilung des Landbesitzes noch auf einem ziemlich primitiven, man könnte fast sagen, auf einem feudal-mittelalterlichen Niveau. Denn ungeheure Landgebiete sind von einer kleinen Anzahl von Besitzern aufgekauft worden. Diese nutzen sie nun entweder in sogenannten „Estancias" für die Viehzucht oder aber für den Ackerbau aus, wenn sie es nicht vorziehen, sie unbebaut zu lassen, um zu warten, daß die Zeit und der allgemeine wirtschaftliche Aufschwung ihnen einen Wert verleiht, den ihre eigenen Bemühungen zu erzielen nicht im Stande waren.

Die „Estancias", die das übliche System der Bodenverwertung darstellen, haben einen Umfang von 5000 bis zu 75 000 Hektar; einzelne erreichen sogar eine Ausdehnung von 175 000 Hektar. Viele von ihnen sind nur wenige Stunden von der Hauptstadt Buenos Aires entfernt oder sind in der Nähe anderer größerer Städte.

Daß solche gewaltigen Landstrecken als Weideplätze einfachen Privatleuten gehören, ist in Europa unverständlich und unmöglich, denn hier gibt es privaten Landbesitz stets nur in kleinem Maßstab; und selbst in einem jungen und unermeßlich ausgedehnten Lande, wie es die vereinigten Staaten von Nordamerika sind, verteilt sich mehr als die Hälfte des bebauten Bodens auf Farmen von weniger als 40 Hektar; denn solche von 400 Hektar bilden eine seltene Ausnahme und der Durchschnittsumfang der Grundstücke übersteigt nicht 55 Hektar.

Begreiflicherweise muß dieser Stand der Dinge den allgemeinen Fortschritt des Landes hemmen. Denn dieser könnte nur dadurch gefördert werden, daß man eine Zunahme der Bevölkerung erreicht und Auswanderer durch die Aussicht auf leichte Erwerbung von eigenem Grund und Boden anlockt.

Die große Schwierigkeit, die sich der Entwicklung der Agrikultur in Argentinien entgegenstellt, rührt eben von der verfehlten Aufteilung des Bodens her, der von einer kleinen Zahl von Personen aufgekauft wird; infolgedessen bürgert sich ein ganz verderbliches Latifundien-System ein. In kurzsichtiger Weise suchte sich der Staat so rasch als möglich seiner ungeheuren Landstrecken zu entledigen; so gingen diese in den Besitz von Spekulanten über, die sie brach liegen ließen, um eine Steigerung des Bodenwertes abzuwarten und sie wieder mit Nutzen zu verkaufen.

Wie der Deputierte Joachim Castellanos berichtet, der sich damit befaßt, das Latifundiensystem zu bekämpfen, bestehen in den National-Territorien Terraingebiete, die sich nach ihren Besitzern in folgender Weise einteilen lassen: 1 Million Hektar zerfällt in Grundstücke von 10—40 000 Hektar; 3 Millionen Hektar in solche von 40—80 000 Hektar und endlich 3 212 431 Hektar in solche von 80 000 und mehr Hektar, d. h. es gibt 7 Millionen Hektar verwertbaren und anbaufähigen Landes, die, ohne für ein Zunehmen der Bevölkerung und der Produktion ausgenutzt zu werden, in den Händen indolenter Kapitalisten verbleiben.*)

*) Rede des genannten Deputierten vom 21. September 1903.

Beunruhigt durch diese Konzentrierung des Besitzes in den Händen einiger weniger und bestrebt, eine Reaktion gegen diesen so ungünstigen Stand der Dinge herbeizuführen, schloß Castellanos seine Rede mit den Worten: „Nicht allein vom nationalökonomischen Standpunkt aus und in Anbetracht des dringenden Bedürfnisses muß man darauf bestehen, daß das ganze Gebiet des Landes sich der nationalen Arbeitskraft eröffnet, d. h. den kleinen Produzenten, die diese vertreten; es gibt auch andere Gründe dafür; die Erhaltung unserer politischen Institutionen für die Zukunft fordert es gebieterisch, Maßregeln patriotischer Vorsorge zu treffen, um den Gefahren politischer und sozialer Desorganisation vorzubeugen, die stets ein Aufkaufen des Bodens mit sich bringt. Die verhängnisvollen Folgen eines solchen Zustandes sind auch bei in sich gefestigteren und besser organisierten Nationen, als es die argentinische ist, deutlich zu Tage getreten. Man braucht nur an den Alarmruf der Gracchen, dessen Echo bis in die Nachwelt widerhallt, zu erinnern: „Latifundia perdidere Italiam et provincias."

Der Haupturheber dieses tief eingewurzelten Übels ist in Argentinien ohne Zweifel der Staat selbst; er hat seine reichen Domänen an Spekulanten verschleudert statt auf eine gleichmäßige Verteilung bedacht zu sein. Die Aufteilung der großen Terrainflächen, die sich in den Händen einiger weniger Besitzer befinden, ist heute also eine Grundbedingung für eine gedeihliche Entwicklung des Landes und mit vollem Recht haben sich laute Stimmen im Parlament und in der Presse erhoben, um diese alte volkswirtschaftliche Wahrheit zu verkünden. Die großen „estancias" mit 20 Quadratmeilen Umfang, mit ihren ungeheuren Herden sollen aufhören, sagt M. F. Segui, der Verfasser einer „Investigacion agricola", und kleineren Viehweideplätzen von einer, zwei oder drei Quadratmeilen Platz machen, auf denen man mit einer kleineren Zahl gut ausgewählter Tiere ein besseres Erträgnis für den Besitzer und das Land erzielen wird. Das extensive System der Viehzucht soll allmählich einem intensiven weichen. Nur dann wird die Viehzucht im Verein mit der Agrikultur eine größere Zahl von arbeitsamen Händen erfordern, bedeutendere Kapitalien anlocken und bessere Erfolge haben.

Glücklicherweise braucht man diesbezüglich nicht allzu pessimistisch zu sein, denn sowohl bei den staatlichen Gewalten als auch bei Grundbesitzern und Unternehmern macht sich jetzt eine Tendenz zur Parzellierung geltend. So geht auch das im Jahre 1903 promulgierte Gesetz über Landankauf völlig darauf aus, das Aufkaufen des Bodens zu bekämpfen, da es einer einzelnen Person nicht gestattet, auf Staatsländereien Parzellen von mehr als 2 500 Hektar zu erwerben. Die Regierung kann in dieser Beziehung umsomehr und umso wirksamer ihren Einfluß ausüben, als sie noch über 86 Millionen Hektar unbebauten Landes verfügt, das für den Ackerbau sehr geeignet ist und in Territorien liegt, die sich rasch bevölkern.

Auch bestehen einige Unternehmungen, die im Besitze ungeheurer Landgebiete diese in kleine Loose aufteilen und den Ansiedlern als Eigentum anbieten, aber zu billigem Preise und mit günstigen Zahlungsbedingungen. Zu diesen Unternehmungen gehören die Banco Comercial y Agricola del Rio de la Plata, die acht wichtige Ansiedlungsgebiete in der Provinz Cordoba geschaffen hat; es sind heute 70 000 Hektar gut bebauten Bodens, der Eigentum derer ist, die ihn bebauen. Zu nennen ist auch die Sociedad anonima La Curamalan, die 238 000 Hektar im Süden der Provinz Buenos Aires besitzt. Diese Ländereien, die ebenso für Agrikultur wie für Viehzucht geeignet sind, verkauft sie je nach Qualität und Lage zu 60 bis 85

Piaster per Hektar; der Kaufpreis ist in drei oder vier Jahren abzuzahlen und zu jeder Rate ein Zuschlag von 7 bis 9 Prozent Zinsen zu erlegen. Auch die Kolonisationsgesellschaft La America, die von den Herren Martinez de Hoz und Guttierez geleitet wird, und die Gesellschaft Stroeder können sich erfolgreicher Tätigkeit rühmen.

Wir nennen noch einen reichen Grundbesitzer, Herrn Antonio Devoto, der 330 000 Hektar in Pampa Centrale erworben hat, nur wenige Stunden von der Hauptstadt Buenos Aires entfernt. Er hat sie mit 6 Millionen Papier-Piaster (ungefähr 13 Millionen Mark) bezahlt. Leider will er diese Ländereien nur in der Form von Pachtgut zur Kultivierung überlassen, so daß der Ansiedler keine Aussicht hätte, Eigentümer des von ihm bebauten Bodens zu werden. Bereits mehr als 30 000 Hektar hat er unter dieser Bedingung bebauen lassen. Da das große Gebiet sehr fruchtbar ist, von mehreren Eisenbahnlinien durchschnitten wird und sich auch die beiden großen Einwanderungshafen Bahia Blanca und Buenos Aires in der Nähe befinden, so ist zu hoffen, daß bald die ganzen Ländereien kolonisiert und später an ihre Bebauer verkauft werden.

Man könnte die Beispiele von Grundbesitzern und Gesellschaften, die dem Ansiedler die Landerwerbung erleichtern, noch vermehren; denn täglich gewinnt dieses System der Bodenaufteilung in kleinen Loosen, das sich mit billigen Preisen und günstigen Zahlungsbedingungen vereint, an Ausdehnung. Die Zeitungen sind voll von Inseraten, die auf Versteigerungen von Terrain hinweisen, das noch vom Pfluge unberührt ist. Übrigens spricht man auch wie von einer feststehenden Tatsache von der Absicht mehrerer Eisenbahngesellschaften, die ausgedehnten, noch unbebauten Landstrecken, die sie im Umkreis ihres Bahnnetzes besitzen, mit Hilfe ihrer eigenen Kapitalien zu verwerten.

Leider ist trotz dieser Tendenz zur Aufteilung der Ländereien doch das allgemeinherrschende System das der Pachtung, wobei entweder eine bare Summe oder ein Teil der Ernte als Pachtzins erlegt wird, und das der Teilhaberschaft zwischen Eigentümer und Pächter, wobei der letztere 30 bis 50 Prozent der Ernte erhält. Die Eigentümer der großen Ländereien bevorzugen meistens das ersterwähnte System und verpflichten überdies den Ansiedler, das Feld im letzten Jahre in Luzerne-Acker umzuwandeln.

Der Hauptnachteil der ganzen Methode liegt darin, daß der Ansiedler niemals Eigentümer des von ihm bebauten Bodens wird und daß so das starke Band des Besitzes fehlt, das ihn an das Land und an dessen Schicksale fesseln könnte. Andrerseits sucht der Pächter möglichst großen Nutzen aus dem von ihm bebauten Lande herauszuziehen, ohne Rücksicht darauf, ob dieses sich dabei erschöpft oder nicht. Trotz dieser Nachteile erwirbt sich der Kolonist in dieser Weise wenigstens die notwendigen Mittel, sich später an anderer Stelle billiges Land zu kaufen. Das ist so gewöhnlich der Weg, den die Ansiedler zurücklegen. Sie haben mit bescheidener Arbeit unter den oben geschilderten Verhältnissen begonnen und heute sind sie reiche Grundbesitzer.

Die Verwertungsmethode richtet sich bei der Bebauung des Landes in der Regel nach der Lage des Terrains, nach seiner Fruchtbarkeit und nach den Verkehrsverhältnissen. Der Ackerbau im engeren Sinne des Wortes folgt gewöhnlich den Wasserstraßen und Verkehrswegen, die einen Transport der Ernten begünstigen. Die gewöhnlichen Ackerbauprodukte bringen die Kosten, die ein Eisenbahntransport von mehr als 300 Kilometern bis zum nächsten Ausfuhrhafen oder Marktort und

eine Entfernung von mehr als 30 Kilometern zwischen dem Produktionsort und dem nächsten Bahnhof erfordern, nicht herein. Nur gewisse wertvollere Produkte bieten die Möglichkeit vorteilhafter Verwertung selbst bei großen Entfernungen, da ein hoher Verkaufspreis reichlich alle Spesen deckt.

Das Gebiet der Provinzen Buenos Aires, Santa Fè, Córdoba und Entre Rios, das so reich an Cerealien ist, weist auch die größte Zahl von kleinen Grundbesitzen auf. Die Produktions-Statistik von 1901/02 hat gezeigt, daß von 37 434 Gütern 13 150, d. h. ungefähr 36 Prozent von ihren Besitzern bewirtschaftet wurden, 18 819, d. h. 50 Prozent, von Pächtern und 5 465, d. h. 14 Prozent, von Landsassen, die die Hälfte oder zwei Drittel der Ernte an den Eigentümer abführten. Eine andere neue Statistik, und zwar die der Provinz Santa Fè, zeigt uns, daß zur Zeit der Ernte die Zahl der selbstbewirtschaftenden Gutsbesitzer 6747, d. h. 32 Prozent, und die der Pächter 14 227, d. h. 68 Prozent betrug.

Der Investigacion agricola zufolge hat die Mehrzahl der Güter einen Umfang von 25 bis 100 Hektar. Das sind meistens solche, die von ihren Besitzern bewirtschaftet werden. Wenn aber die Bewirtschaftung durch Landsassen oder Pächter geschieht, sind sie gewöhnlich größer und die Bebauung geht hier schneller vor sich, aber meistens mit geringerer Sorgfalt. Die Grundstücke von 500 bis 1000 Hektar und die von noch größerem Umfang, auf denen man Feldarbeiter als Tagelöhner verwendet, sind weniger zahlreich, weil es sich nicht lohnt, für die Kultur der gewöhnlichen Ackerbauprodukte bezahlte Arbeiter zu verwenden. Dagegen gibt es große Ökonomieen, deren Eigentümer sich nur mit ihrer Verwaltung befassen und sie an Landsassen oder Pächter vergeben, und zwar entweder für einen bestimmten Teil der Ernte oder für einen besonderen Pachtzins je nach den vereinbarten Bedingungen. Der Eigentümer ist in diesem Falle eigentlich nur ein Unternehmer, der oft nicht einmal die notwendigen Kentnisse hat, um der Bodenkultur eine rationelle Richtung zu geben.

(Fortsetzung folgt.)

Die Schiffahrt nach Afrika unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Flagge.

Die neue Handelsepoche Afrikas ist erst ganz jungen Datums und daraus ergibt sich, daß auch die heutige Schiffahrt nach dem schwarzen Erdteil nur auf eine eine sehr kurze Zeit des Bestehens zurückblicken kann. Abgesehen von anderen schwerwiegenden Ursachen muß der Grund für diese Erscheinung wohl auch in dem Umstand gesucht werden, daß sich in Afrika bei Einsetzen der neuen, mit der Entdeckung des Seeweges nach Ostindien beginnenden Handelsbewegung kein Staat mit einer auch nur nennenswerten Handelsflotte befand. Was an größeren arabischen Fahrzeugen im 16. Jahrhundert auf dem indischen Ozean schwamm, um den nicht sehr großen Verkehr zwischen der Ostküste Afrikas und Indien aufrecht zu erhalten, wurde von den Portugiesen im Interesse der eingenen Handelsschiffahrt zerstört und was die Barbareskenstaaten an seetüchtigen Fahrzeugen besaßen, wurde zumeist zur Seeräuberei, nicht zum Seehandel benutzt.

Betrachten wir die in Frage kommenden Staaten im einzelnen, so verfügte das alte Kulturland Egypten, das stets eine wichtige handelspolitische Rolle gespielt hat, in den letzten Jahrhunderten nur über eine sehr mangelhafte Handelsflotte. Inbezug auf diese müssen wir die beiden Küsten insofern getrennt betrachten, als schon durch die politischen Verhältnisse bedingt der Schiffsverkehr an der Mittelmeerküste ein lebhafterer war und sich auch auf weitere Entfernungen nach Konstantinopel, Italien usw. ausdehnte. Im Roten Meer dagegen war der Verkehr mit Indien nach der Entdeckung des Seeweges um das Kap zunächst vollständig unterbunden worden und erst mit Mehmed Ali brach ebenso wie für ganz Egypten auch für die Gestade des Roten Meeres eine neue Zeit an. Einer erheblichen Entwicklung der Seeschiffahrt standen allerdings drei Punkte entgegen: die ungünstigen Windverhältnisse im Roten Meer, die schlechten Besatzungsverhältnisse, denn der arabische Schiffer ist zwar ein tüchtiger Matrose, aber die nautischen Kenntnisse waren nur ganz außerordentlich gering und die Schiffsführer bedienten sich keiner nautischen Instrumente.

Drittens endlich waren die arabischen Barken von sehr schlechter Bauart, die seit dem grauesten Altertum nicht vervollkommnet war. Es waren meist Barken von nicht mehr als 15—20 Tonnen Gehalt mit kolossalen lateinischen Segeln und einfachem Steuerruder mit einer niedrigen Kajüte auf dem Hinterteil, aber ohne Verdeck, sodaß die verladenen Waren daran außerordentlich unter dem Seewasser zu leiden hatten. Diese „Sambuks" dienten hauptsächlich für den Verkehr zwischen den Häfen der Ost- und Westküste. In kleiner Zahl waren auch noch größere, bis zu 200 Tonnen haltende Barken, Bagglah's (Baggelow's) genannt, vorhanden, die dem Verkehr mit Indien dienen sollten. Im allgemeinen aber fuhren die arabischen Schiffer nicht von der Küste weg, wo sie in der Nacht zwischen den Klippen ankern

konnten, die Überfahrt über das Meer erschien ihnen ein großes Wagnis. Diese Verhältnisse lassen es erklärlich erscheinen, daß nicht allein eine bedeutende Segelschiffahrt sich nicht entwickelte, sondern daß auch die vorhandenen Segelfahrzeuge sich schnell an Zahl verminderten, als die Dampfschiffe in diesen Gegenden festen Fuß faßten. Unter egyptischer Flagge wurde mit Genehmigung des Sultans im Jahre 1857 eine egyptische Dampfschiffahrtsgesellschaft „Medjidjie" zur Befahrung des Mittelländischen und Roten Meeres gebildet und diese richtete zunächst eine regelmäßige Linie Alexandrien—Smyrna—Konstantinopel ein. Infolge mangelhafter Verwaltung mußte diese Gesellschaft 1864 ihren Betrieb einstellen und trat an ihre Stelle die in demselben Jahr neu gegründete „Azizièh Misrc", allgemein Azizièh genannt. Der Staat erteilte dieser Gesellschaft die Konzession auf 90 Jahre und übernahm während dieser Zeit eine Zinsgarantie von 7 % auf das gesamte eingezahlte Kapital. Diese Gesellschaft betrieb im Mittelmeer zwei Linien Alexandrien—Konstantinopel unter Anlaufen verschiedener Häfen und richtete 1869 einen regelmäßig wöchentlichen Postdampferdienst Alexandrien—Brindisi mit einer Anschlußlinie nach Ancona—Venedig—Triest ein. Im Roten Meer unterhiet die Gesellschaft auf Veranlassung der Regierung einen dreimal im Monat stattfindenden Verkehr zur Beförderung von Personen, Waren und Vieh zwischen Suez, Jenseh, Kosseir, Suakin, Massaua. Diese Verbindung hatte zur Folge, daß die afrikanischen Mekkapilger, die früher sämtlich den Weg über Kairo nahmen, zum großen Teil die regelmäßigen Dampfer von Massaua, Suakin, Kosseir benutzten.

Die Gesellschaft, die 1869 im Mittelmeer über 16 Dampfer mit 11 390 Tons und im Roten Meer über 9 Dampfer mit 7326 Tons verfügte, machte anfangs gute Geschäfte, dann riß die gleiche Mißwirtschaft ein, an der die erste Gesellschaft zu Grunde gegangen war, die Regierung mußte fast stets die garantierteten Zinsen übernehmen und deshalb erfolgte 1870 die Auflösung der Gesellschaft, deren gesamtes Material die Regierung käuflich übernahm, um den Betrieb als „Vizekönigliche Postdampfschiffahrt" fortzusetzen. Viel gebessert wurde durch diese Veränderung nicht. Infolge der mangelhaften Verhältnisse auf den Schiffen wandte sich das Vertrauen der Reisenden immer mehr Schiffen der anderen Nationen zu, die sich immer lebhafter an dem regelmäßigen Verkehr mit Egypten beteiligten. Die Khedivie mußte den Verkehr mit Italien aufgeben und beschränkte sich im Mittelmeer auf Aufrechterhaltung regelmäßiger Verbindungen mit Konstantinopel unter Anlaufen syrischer und griechischer Häfen. Im Roten Meer war es zunächst möglich nicht allein die angegebenen Linien in 14tägigen Abständen weiter zu betreiben, sondern im Jahre 1875 konnte sogar der Verkehr über Massaua bis Berbera ausgedehnt werden, aber bereits 1895 machte sich eine wesentliche Einschränkung notwendig.

Je mehr die europäischen Nationen längs dieser Küsten regelmäßige Linien einrichteten, desto schlechtere Geschäfte machte die egyptische Gesellschaft und die Folge war, daß 1899 die neugebildete englische Aktiengesellschaft „Khediviel Mail Steamship and Grading Dock Ltd." das sämtliche Material übernahm und nun ungefähr den gleichen Dienst unter englischer Flagge versieht. Mit der zunehmenden Zahl europäischer Dampfer nahm auch die Zahl der einheimischen Segelfahrzeuge erheblich ab.

Bei den übrigen afrikanischen Mittelmeerstaaten, die früher allgemein unter dem Namen der Barbareskenstaaten zusammengefaßt wurden, scheint nach der Vertreibung der Mauren aus Spanien, alle Neigung zur Seefahrt unterdrückt worden

zu sein. Es waren zwar unter der Bevölkerung noch tüchtige Matrosen zu finden, aber Leute, die ein Schiff zu führen vermochten, fehlten, hergelaufenes Gesindel aller Nationen mußte das Fehlende ersetzen und was an Schiffen vorhanden war, diente der Seeräuberei, die sich von Marokko aus allmählich längs der ganzen Nordküste ausbreitete. Je mehr die Macht der europäischen Nationen im Mittelmeer erstarkte, desto weniger aussichtsvoll gestaltete sich das Räuberwesen, die Zahl der vorhandenen Schiffe wurde immer geringer und was blieb, diente lediglich dem Küstenverkehr. Bereits Anfang der achtziger Jahre berichtete Lenz, daß die Marokkanische Schiffahrt gänzlich zu Grunde gerichtet sei, daß eine marokkanische Handelsmarine nicht mehr bestehe. „Selbst die Riffpiraten scheinen seit dem Kriege mit Spanien 1859—60 ihr Gewerbe des Seeraubes fast ganz aufgegeben zu haben. Sie beschränken sich jetzt darauf, mit ihren kleinen Fahrzeugen das Bauholz ihrer Wälder längs der Küste nach Tanger und einigen Häfen am Atlantischen Ozean zu bringen. Ihre offenen Boote können die See nicht halten, abgesehen davon, daß ihnen alle nautischen Kenntnisse fehlen. Wenn ja ein Schiff unter marokkanischer Flagge fährt, so ist es von europäischen Kaufleuten ausgerüstet und mit europäischen Matrosen bemannt.“ Diese Küstenfahrten erstrecken sich im Westen ungefähr bis Oran, am atlantischen Ozean bis zum Kap Nun. Südlich dieses Punktes hat von jeher jede Küstenschiffahrt aufgehört. Anfang der neunziger Jahre wird die Zahl der marokkanischen Handelsschiffe auf 400 angegeben mit einem Gehalt von 18 800 Tons, der Gehalt des einzelnen Schiffes belief sich im Durchschnitt also auf 47 Tonnen, die gleichen Verhältnisse herrschen in Algerien, Tunis, Tripolis. Liberia verfügte während der Glanzperiode seiner Handelsflotte über 3 Segelschiffe mit 916 Tons, die lediglich zum Küstendienst geeignet waren. Zanzibar, dessen handelspolitische Bedeutung heute schon wieder vermindert ist, war in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts der bedeutendste Handelsplatz an der Ostküste Afrikas, jedoch ist diese hervorragende Stellung erst jüngeren Datums, denn als 1830 das erste amerikanische Handelsschiff die Insel besuchte, waren die dortigen Araber arm und hatten weder Geld noch Waren zum Tausch anzubieten, der ganze Handelsverkehr, auch an der Küste bestand in Sklaven-Ausfuhr nach der Insel Bourbon und dem persischen Golf. Nachdem jedoch in den vierziger Jahren sich französische, amerikanische, hamburgische und englische Häuser hier etabliert hatten, entwickelte sich die die Stadt sehr rasch. Der Handelsverkehr mit Kutsch, Bombay, Arabien und selbstverständlich mit der ostafrikanischen Küste wurde fast ausschließlich vermittelst Dhaus und Buttelas betrieben, über welche keine Register geführt wurden, und es sind auch keine Register über die Zahl der zu dem Hafen gehörigen einheimischen Fahrzeuge vorhanden. Es sind kleine gebrechliche Nußschalen, bei denen sich die für die hohe See bestimmten in Größe und Bauart durch nichts von den nur dem Küstenverkehr dienenden unterscheiden. Einzig ein flaches, gut gezimmertes Deck schützt den Schiffbauch vor eindringendem Wasser. Den Küstenfahrzeugen fehlt dieses Deck vollständig, die geladenen Waren werden nur durch ein Schilf- oder Palmblattdach geschützt. Zu diesen Schiffen, die wir auch heute noch in großer Zahl an der ostafrikanischen Küste finden, wobei wir, wie bei allen anderen seefahrenden Völkern das Bestreben sehen, nur größere Fahrzeuge zu verwenden, die kleineren nach und nach auszumerzen, trat im Jahre 1881 eine Handelsdampferflotte, die mit drei Schiffen eine regelmäßige vierwöchentliche Verbindung zwischen Zanzibar—Aden—Hodeida—Messaua—Djedda—Suakin unterhielt. In Aden erfolgte

in Richtung auf Zanzibar der Anschluß an die nach Indien gehenden englischen Dampfer. Wenige Jahre später wurde dann eine vierwöchentliche Verbindung zwischen Zanzibar und Bombay eingerichtet, Ende der achtziger Jahre fuhr ein Dampfer alle 4—6 Wochen nach Kalkutta und ungefähr alle acht Wochen einer der kleinsten nach den Comorn. Es ergibt sich aus diesen kurzen Angaben, daß die einheimischen afrikanischen Handelsflotten einen nennenswerten Aufschwung der Schiffahrt nicht herbeizuführen vermochten, diese Aufgabe mußten die europäischen Nationen übernehmen und deren erstes Ziel war die Südostecke des Mittelmeers.

Alexandrien bezw. Egypten ist schon seit den ältesten Zeiten ein wichtiger Punkt für den Transithandel zwischen Europa und Asien gewesen und es vermochte seine hervorragende Stellung im Welthandel das ganze Mittelalter hindurch zu behaupten. Die Umschiffung des Kaps der guten Hoffnung machte dieser Bedeutung ein Ende, denn die Portugiesen vernichteten die arabischen Schiffe im indischen Ozean und sie beherrschten somit bald den Handel nach Indien um das Kap. Erst die Erfindung der Dampfschiffe vermochte diesen Gebieten einen großen Teil ihrer alten Bedeutung wiederzugeben. Im Mittelmeer ist der Verkehr für größere Segelschiffe schwierig, im Roten Meer zu gewissen Zeiten unmöglich, eine nur einigermaßen regelmäßige Verbindung zwischen England und Ostindien war also nur um das Kap durchführbar. Die Post brauchte aber auf dieser Route durchschnittlich sechs Monate und schon lange suchte man nach kürzeren Verbindungswegen, wobei z. B. auch die Linie von Konstantinopel nach Bagdad in Betracht gezogen wurde. Nachdem einzelne Reisende, von Indien nach England zurückkehrend, schon früher den Weg über Egypten eingeschlagen hatten, entschloß sich die englische Regierung endlich im Jahr 1837 die indische Post über Egypten zu leiten, nachdem seit 1835 drei kleine Dampfboote, jedes von 140 Tonnen und 120 Pf. St., den Verkehr zwischen Alexandrien und Malta vermittelten. In dem angegebenen Jahr wurde mit der im Jahre 1830 begründeten Peninsular-Company, die die Verbindung zwischen England und Spanien unterhielt, ein Vertrag dahin abgeschlossen, daß jeden 4. Sonnabend ein Schiff der Gesellschaft die Post nach Gibraltar bringen solle, ein Regierungsdampfer brachte sie von diesem Hafen nach Malta und ein anderer Regierungsdampfer von hier nach Alexandrien. Da die Peninsular-Company auf ihrer Fahrt nach Gibraltar zahlreiche spanische Häfen anlief, so brauchte die Post, um Gibraltar zu erreichen, eine ungewöhnlich lange Zeit.

Um die Fahrtdauer zu verkürzen, wurde seit 1840 ein Teil der Post über Land nach Marseille gebracht, von wo sie ein englischer Regierungsdampfer nach Malta zur Vereinigung mit den von Gibralta kommenden Briefschaften behufs Weiterbeförderung nach Alexandrien überführte. Um eine noch größere Schnelligkeit in der Beförderung zu erzielen, wurde sehr bald der nunmehr in Peninsular and Oriental Steamship Company umbenannten Gesellschaft der ganze Dienst von Southampton — seit 1881 von London — nach Alexandrien übertragen. Der Gesellschaft wurden von der britischen Regierung 30 700 Pf. St. gezahlt, wofür sie sich in betreff der Beförderung der Post, von Regierungsbeamten usw. besonderen Bedingung unterwerfen mußte. Die auf dieser Linie verwendeten Dampfer, die auf der Heim- und Ausreise Malta und Gibraltar anlaufen mußten, hatten eine Größe von 1600 Tons und eine Maschine von 450 Pfd. St. Die Verbindung Marseille bis Malta wurde zunächst noch durch die Regierungsdampfer aufrecht erhalten, bis diese ebenfalls von der genannten Gesellschaft 1853 übernommen wurde, in welchem

Jahr ein neuer Vertrag den im übrigen gleichbleibenden Dienst mit 14tägigen Abständen festsetzte, wofür eine Subvention von 24000 Pf. St. gezahlt wurde. Nach der Inbetriebnahme des Mont Cennis-Tunnels im Jahre 1869 wurde für die Post als Endpunkt des europäischen Landweges Brindisi bestimmt und an Stelle der Linie Marseille—Alexandrien, trat die wöchentlich befahrene Linie Brindisi—Alexandrien. Wir haben gesehen, daß in dem gleichen Jahr eine egyptische Postdampferlinie eingerichtet wurde und bereits seit 1865 bestand ein regelmäßiger mit etwa 1000 Tons großen Schiffen betriebener Dienst Venedig—Brindisi—Alexandrien der von einem Engländer begründeten Societa anonima Italiana di navigazione Adriatico Orientale. Seit 1851 ließen die vom Staate subventionierten Messagaries maritimes Dampfer in monatlichen, seit 1875 in 14tägigen Zwischenräumen zwischen Marseille und Alexandrien fahren. Es würde zuweit führen, auf die Entwicklung der einzelnen Linien genauer einzugehen. Im Jahre 1889 finden wir folgende Dampferverbindungen zwischen Europa und Alexandrien:

Österreich: Österreichischer Lloyd Triest—Alexandrien wöchentlich, Fiume—Lissa —Alexandrien monatlich.

Großbritannien: Peninsular and Oriental Steamship Company von Liverpool, von Marseille und von Brindisi nach Alexandrien in drei selbständigen Linien.

Frankreich: Messageries maritimes Marseille—Alexandrien 14tägig und eine wöchentliche Zirkulationslinie an der syrischen Küste bis Alexandrien. Comp. Fraissinet 14tägig von Marseille.

Italien: Navigazione generale Italiana (Florio-Rubattino) Genua—Livorno—Neapel—Messina—Catania—Alexandrien wöchentlich.
Peninsular and Oriental Steamship Company jede Woche ein Dampfer abwechselnd von Genua und Brindisi nach Alexandrien.

Rußland: Russische Schiffahrts- und Handelsgesellschaft wöchentlich ein Dampfer von Odessa nach Alexandrien.

Belgien: entsandte monatlich einen Dampfer nach Alexandrien.

Türkei: Türkische Gesellschaft Maruse wöchentlich einen Dampfer von Konstantinopel nach Alexandrien über vierzehntäglich wechselnde syrische Häfen.

Egypten: der Verkehr der Khedivieh hat schon Erwähnung gefunden.

Tripolis stand Ende der achtziger Jahre durch drei Dampferlinien: die Societa Generale Italiana, Generale Transatlantique und die türkische Maruse mit Europa in regelmäßiger Verbindung.

Für Segelschiffe war die Befahrung des westlichen Teiles des Mittelmeers wesentlich schwieriger als die des östlichen. Das häufige Umspringen des Windes, der Mistral usw. haben für einen großen Teil des Jahres Hindernisse für die Schiffahrt geschaffen, die im östlichen Becken nicht im gleichen Maße vorhanden sind. Trotzdem hat sich auch hier schon zur Zeit der Segelschiffe ein je nach den politischen Verhältnissen mehr oder minder reger Verkehr mit Europa entwickelt, besonders bezog Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts Frankreich große Mengen Getreide aus Algerien. In den zwanziger Jahren erfuhr dieser Verkehr wesentliche Einschränkungen durch die Seeräuberei der Barbaresken und vor allen Dingen auch durch die immer mehr zunehmende Konkurrenz der Engländer. Die Eroberung Algiers erleichterte ein Wiederemporblühen der Schiffsverbindungen mit Frankreich um so mehr, als dieses Ereignis mit einer vermehrten Verwendung der

Seedampfer zusammenfiel. Von der französischen Regierung wurde bereits in den ersten Monaten des Jahres 1833 ein regelmäßiger wöchentlicher Postdampfschiffsdienst zwischen Toulon und Algier eingerichtet, im Anschluß an diesen Dampfer verkehrte längs der Küste je ein Dampfschiff nach Bougie, Djidjelly, Stora und Bone bezw. nach Cherchell, Mostaganem, Arzen, Oran. Diese Verbindung sollte allerdings in erster Linie militärischen Interessen dienen, aber es fanden sich auch einige wenige Plätze für Zivilisten. Die verwendeten Schiffe hatten 800 Tons Deplacement, 160 Pf. St. und liefen $8^1/_2$ Knoten. Nachdem die militärischen Gründe, aus denen die Gründung dieser Verbindung erfolgt war, weggefallen waren, wurde der Verkehr vom 1. Januar 1842 ab einer vom Staate subventionierten Privatgesellschaft, der Compagnie Bazin, die Marseille als Auslaufhafen an Stelle von Toulon treten ließ, übertragen. Den Dienst der Gesellschaft übernahmen 1854 die Messageries maritimes und entsprechend der Zunahme des Handels zwischen Frankreich und Algerien nahmen immer mehr Dampfergesellschaften den Verkehr zwischen beiden Ländern auf, sodaß bereits Ende der achtziger Jahre eine fast tägliche Verbindung bestand, ähnlich lagen die Verhältnisse mit Tunis, das seit 1847 in 14tägigen, seit 1854 in achttägigem Abstand mit Frankreich, jedoch nur über Algerien, verbunden war. Erst 1882 wurde französischerseits ein direkter regelmäßiger Verkehr geschaffen und Ende der achtziger Jahre verkehrten die Compagnie Generale transatlantique 2 mal, die Société generale des transports maritimes einmal wöchentlich, die Navigazione Generale Italiana wöchentlich und die dänische „Det Forenede Dampskibs Selskal“ auf ihren Fahrten von Kopenhagen nach Smyrna monatlich im Hafen von Tunis.

Bei Marokko ist zu unterscheiden zwischen Tanger und den übrigen Häfen an der atlantischen Küste. Frankreich und Spanien, sowie Großbritannien haben schon seit langer Zeit mit Marokko und zwar besonders mit Tanger in Verbindung gestanden. Während 1877 die britische und französische Flagge im Hafen von Tanger vorherrschten, derart, daß die Hälfte der gesamten Schiffe englisch war und dann Frankreich, dessen Verkehr im Zunehmen begriffen war, folgte, an der übrigen Küste aber hauptsächlich spanische und portugiesische Küstenfahrer tätig waren, verkehrte im Hafen von Tanger kein deutsches Schiff. Regelmäßige Verbindungen bestanden um diese Zeit durch die Mersey Steamship Company (Forwood Brothers) in dreiwöchentlichen und die Compagnie de navigation marocaine (N. Paquet) in 14tägigen Abständen von Liverpool bezw. Marseille mit allen Häfen Marokkos bis Mogador. Anfang 1878 kam noch die Valery-Gesellschaft, deren Dampfer in 2—3 wöchentlichen Abständen von Marseille aus die Häfen Marokkos anliefen, hinzu, Anfang 1879 begannen die Dampfer der „Liniea Regular Espanola des vapores para Marnecos y Canarias“ die Häfen der Westküste, ausgenommen Tanger, anzulaufen, die französische Compagnie Peninsulaire sandte seit 1880 ein- bis zweimal monatlich von Dünkirchen ihre Dampfer während der Wollsaison nach Rabat, Casablanca, Mazagan und seit dem folgenden Jahre liefen diese Häfen sowie Tanger unregelmäßig die Dampfer der englischen Gesellschaft „London Canary-Islands, Marocco coast-line of steamers“, die jedoch nach einigen Jahren ihren Betrieb wieder einstellte, an, sowie seit 1886 die vom spanischen Staat subventionierte „Compania Transatlantica“, in 14tägigen Abständen alle marokkanischen Häfen.

Das Kap der guten Hoffnung ist seit den Zeiten Vasco de Gama's für die von und nach Ostindien fahrenden Schiffe aller Nationen, besonders als Ver-

proviantierungsstation von großer Bedeutung gewesen. Irgend welchen anderen Wert hatte dieses Gebiet zunächst nicht, was sich wohl am besten daraus ergibt, daß 166 Jahre seit der Zeit, in der Bartholomäus Diaz zum erstenmal in der Algoa-Bei landete, vergingen, ehe man sich entschloß, hier eine Kolonie zu gründen. Die Schätze Indiens lockten mehr als die öden trockenen Steppen Süd-Afrikas mit ihren schmutzigen Hottentotten, deren einzige Schätze ihre großen Schaf- und Rinderherden waren. Die Schiffe der Portugiesen und später die der Holländer und Engländer legten in der Tafelbai nur an, um frisches Wasser einzunehmen und von den Eingeborenen Vieh einzuhandeln oder, wenn es sein mußte, zu rauben. Sehr bald wurde Südafrika auch Poststation, allerdings ohne irgend welche Posteinrichtungen. Die Schiffe, die aus Europa kamen, legten hier unter Steinen, die mit besonderen Zeichen versehen waren, Briefe für die aus Indien zurückkehrenden Schiffe nieder und umgekehrt. Auch die Ansiedelung holländischer Bauern hatte eine Änderung nicht zur Folge, denn irgend welcher Handel mit dem Ausland entwickelte sich nicht und ebenso wenig war dieses in nennenswerter Weise der Fall, nachdem sich zu Anfang des vorigen Jahrhunderts die Engländer zu Herren des Kaps gemacht hatten. Im Gegenteil verlor dieser Punkt auch als Zwischenstation der nach Ostindien bestimmten Schiffe an Bedeutung, nachdem die indische Post über Egypten geleitet wurde. Der Anfang der fünfziger Jahre sich immer mehr entwickelnde Schiffsverkehr mit Australien schien dem Kap wieder einen Teil seiner Bedeutung als Zwischenstation wiedergeben zu wollen, aber bevor der Hafen für diese neue Bestimmung sich recht zu entwickeln vermochte, zog der Suez-Kanal wieder einen Teil des Verkehrs von der kaum eingeführten neuen Route ab. Dafür begann sich nunmehr die Kapkolonie zu entwickeln und die Folge war, daß auch der Schiffsverkehr Europa-Kapstadt zunahm. Trotzdem schon seit Anfang des 19. Jahrhunderts an allen günstigen Küstenpunkten bis Natal hinauf europäische Niederlassungen angelegt waren und trotzdem geschickte Kaufleute mit guten Hülfsmitteln alles aufboten, den Handel in die Höhe zu bringen, so setzte doch erst in der zweiten Hälfte der vierziger Jahre des vorigen Jahrhunderts ganz langsam eine regere Entwicklung ein, ein nennenswerter Aufschwung begann aber erst nach Entdeckung der Diamanten- und Goldfelder im weiteren Hinterland. Diese Tatsachen lassen es erklärlich erscheinen, daß trotz des verhältnismäßig lebhaften Schiffsverkehrs, der über das Kap führte, erst 1850, 25 Jahre nachdem das erste Dampfschiff das Kap erreicht hatte, die erste regelmäßige monatliche Verbindung dieser Gegenden durch die Cape of Good Hope Steamship Company (Donald, Currie and Co's East London and Natal Line), später Castle Mail Packets Line, eingerichtet wurde. Im Jahr 1853 richtete die Union Steamship Company eine Konkurrenz-Linie ein. Diese letztere Gesellschaft schloß, um den heranwachsenden Handelsbedürfnissen zu genügen, 1867 mit der Regierung einen Vertrag ab, nach dem sie monatlich zwei Dampfschiffe von England nach dem Kap und ebenso zurückexpedieren mußte, bereits 1873 wurde die Zahl der Fahrten auf drei im Monat erhöht, während seit Mitte der sechziger Jahre die Castle-Line zwei Schiffe im Monat von Southampton absandte. Diese Dampfer dehnten ihre Fahrt im allgemeinen bis Port Elizabeth aus. Im Jahre 1883 wurde mit den beiden genannten Gesellschaften von Seiten ein neuer Vertrag auf die Dauer von 10 Jahren geschlossen, nachdem beide Gesellschaften abwechselnd wöchentlich einen Dampfer von Plymouth nach dem Kap absenden mußten, wofür jeder Gesellschaft 25 000 Pf. St. gezahlt wurden. Fahrzeit 21 ½ Tage. Die immer

mehr zunehmende Handelsbewegung hatte aber nicht allein eine vermehrte Zahl der Fahrten, sondern auch eine Vergrößerung der Schiffe, Zunahme der Geschwindigkeit usw. zur Folge. Während in den fünfziger Jahren zur Bewältigung des Verkehrs kleine Dampfer von 500 Tons genügten und diese zur Zurücklegung des Weges Southampton—Kap ungefähr sechs Wochen gebrauchten, waren Anfang der achtziger bereits Schiffe von 4300 Tons in Gebrauch und die Fahrzeit nahm nur 19—20 Tage in Anspruch, diese Schnelligkeit hielt auch der im Jahre 1883 geschlossene Vertrag bei. Die Zunahme des Handels hatte aber auch die Eröffnung weiterer Dampfschiffsverbindungen zur Folge und Ende der achtziger Jahre finden wir neben den beiden subventionierten Gesellschaften noch zwei andere in direkter Fahrt von England in Südafrika tätig: Die Clan-Line und die South-African (International)-Line. Infolge eines zwischen diesen Gesellschaften geschlossenen Abkommens durften vom Kap aus nur die Union und Castle Fracht nach Europa einnehmen, die Schiffe der beiden anderen Gesellschaften mußten in Ballast oder mit Zucker von Mauritius nach Indien gehen, um daselbst Ladung zu suchen. Keine andere als die englische Flagge stand mit dem Kap in regelmäßigem Verkehr, mit Deutschland bezw. Hamburg wurde ein solcher durch die Schiffe der Union aufrecht erhalten. Im Jahre 1880 machte der Hamburger Reeder Sloman bekannt, daß er vermittelst 5 großer, durch Schnelligkeit ausgezeichnete Steamer eine regelmäßige Verbindung mit Australien unter Anlaufen des Kaps einrichten wolle, daß Bestreben der Engländer ging sofort dahin, diese lästige Konkurrenz zu vertreiben und bevor noch der erste Slomansche Dampfer am Kap eintraf, kam hier bereits ein von Hamburg direkt expedierter Dampfer der Union an. Seit diesem Zeitpunkte wird durch Schiffe der Union, die zunächst allerdings in London und Antwerpen zuladen mußten, ein regelmäßiger monatlicher Verkehr unterhalten. Slomann stellte seinen Verkehr über das Kap sehr bald ein. Die deutsche Flagge blieb somit nach wie vor allein durch unregelmäßig kommende Schiffe vertreten und zwar waren es in erster Linie Segler, deren Zahl jedoch immer mehr zurückging, da die Dampfer die Fracht in immer höheren Maße an sich rissen. Wende ich mich nunmehr der Westküste vom Senegal an zu, so war nach Unterdrückung des Sklavenhandels der früher außerordentlich lebhafte Schiffsverkehr fast ganz verschwunden und erst in den vierziger und fünfziger Jahren entwickelte er sich ganz allmählich von Neuem, als der Handel mit den afrikanischen Produkten, besonders Elfenbein, Palmöl, Palmenkerne begann. Die Schiffe spielten hier insofern eine ganz besondere Rolle, als sie zunächst nicht allein Transportmittel, sondern auch zugleich Kaufläden waren. Es wurden Segelschiffe mit einer Ladung Ausfuhrgüter nach der Westküste Afrikas gesandt und wurden diese von dem Käpitän, mitunter auch mit Hülfe eines Superkargos gegen afrikanische Produkte vertauscht. Der ganze Handel spielte sich auf dem Schiff selbst ab und letzteres blieb so lange an der Küste von Afrika, bis die ganze Aussendung verkauft war. Mit der Ausbreitung der Handelsbeziehungen, besonders auch mit den zunehmenden Ansprüchen der Eingeborenen, die eine immer größere Auswahl in den verschiedenen Artikeln verlangten, machte sich die Anlage fester Stationen am Lande notwendig. Je mehr solche Maßnahmen Anwendung fanden, desto mehr fanden naturgemäß die Schiffe lediglich als Transportmittel Verwendung. Hieraus ergab sich dann die weitere Möglichkeit an Stelle der meist nur 300—700 Tons großen Segelschiffe, Dampfer treten zu lassen und mit diesen regelmäßige Linien zu befahren. Die erste regelmäßige Verbindung wurde auf Veranlassung der englischen

Regierung, die eine Subvention von beträchtlicher Höhe zahlte, durch die African Steamship Company im Jahre 1852 ins Leben gerufen. Diese Gesellschaft ließ ihre Schiffe zweimal monatlich von Liverpool bis Kalabar und St. Paul de Loanda laufen. In dem Jahre 1868 erhielt dieser Verkehr eine wesentliche Erweiterung dadurch, daß die neugegründete Brittish and African Navigation Company auf der gleichen Route Dampfer verkehren ließ. Beide Gesellschaften arbeiteten friedlich nebeneinander und expedierten abwechselnd jeden Sonnabend einen Dampfer von Liverpool nach der Küste bis Loanda. Im Jahre 1878 wurde von beiden Gesellschaften gemeinsam eine Nebenlinie eingerichtet, die zunächst siebenwöchentlich, später vierwöchentlich zwischen Hamburg, einem französischen Hafen und der afrikanischen Westküste verkehrte. Vorübergehend scheinen zwischen Liverpool und Sierra Leone auch Dampfer der Royal Mail Steam Company verkehrt zu haben. Senegal wurde von den englischen Schiffen nicht angelaufen, die Verbindung dieses Gebietes mit Europa bezw. Frankreich wurde seit November 1866 aufrecht erhalten durch Dampfer der Messageries maritimes, die allmonatlich zweimal von Bordeaux abgehend über Lissabon nach neuntägiger Fahrt Dekar erreichten und von hier weiter nach Pernambuco bezw. Montevideo gingen. Von Senegambien an hatten die Engländer keinerlei Konkurrenz, abgesehen von den in kleiner Zahl tätigen Handels-, Dampf- und Segelschiffen der an der Küste geschäftlich tätigen Handelshäuser, nur in Ambriz und St. Paulo de Loanda liefen die Dampfer der englischen, unter spanischer Flagge fahrenden Empreza nacional de navigazione ein, die am 5. jeden Monats Lissabon verließen.

Deuschland war auch an dem unregelmäßigen Verkehr mit jenen Gebieten nur in sehr geringem Maße beteiligt. In den französischen Besitzungen besonders am Senegal mußte schon deshalb die französische Flagge vorherrschen, weil dieser laut Gesetz vom Jahre 1799 bis zum Jahre 1868 allein der Verkehr zwischen dem Mutterland und seinen Kolonien bezw. diesen unter einander vorbehalten war, eine ähnliche Bestimmung hatten für England Cromwell's Navigations-Akte enthalten, jedoch bereits 1849 waren die wesentlichsten Bestimmungen aufgehoben worden und nur der Küstenverkehr blieb bis 1854 der englischen Flagge vorbehalten. Unter deutscher Flagge liefen in den Hafen von Monrovia 1874 6 Schiffe, in den Hafen von Lagos 1869 10 Dampfer und in den Hafen von Gabun 1877 1 Schiff ein.

In den sechziger und siebziger Jahren hatten die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika sehr vielen Verkehr besonders mit Liberia, von dem aus sehr viel Kaffee verschifft wurde. Noch 1883—85 ging über die Hälfte direkt nach Amerika. Als jedoch das Rotholz, das s. Z. ebenfalls in großem Umfang von Liberia nach Amerika durch Segelschiffe ausgeführt wurde, anfing, erheblich im Preise zu sinken und als schließlich auch die Kaffee-Ausfuhr nicht mehr wie in früherem Maße stattfand, wurden die Fahrten von Amerika immer seltner und beschränkten sich schließlich nur noch auf den Transport schwarzer Auswanderer, bis auch deren Zahl so gering wurde, daß ein Verkehr sich nicht mehr lohnte. Vorgreifend sei bemerkt, daß die Zahl der direkt von Amerika kommenden Schiffe seit Beginn dieses Jahrhunderts wieder etwas zugenommen hat. Sie bringen besonders nach der Goldküste Rum, Tabak, Öl, Bauholz.

Die südlich Loanda liegenden Küstenstrecken hatten bis Anfang der neunziger Jahre keinen direkten Schiffsverkehr, sondern sie standen mit Europa usw. nur durch Küstenfahrzeuge, die ihre Waren in Loanda an die großen Dampfer abgaben,

in Verbindung. Erst in dem angegebenen Jahr dehnten die verschiedenen Gesellschaften ihre Fahrten bis Mossamedes und zur Tigerbai aus, die weiter südlich liegenden Gebiete hatten nur einen äußerst schwachen Verkehr mit Kapstadt.

Was die Ostküste des Schwarzen Erdteiles anbetrifft, so haben wir bereits bei Besprechung der einheimischen Handelsflotte gesehen, daß von hier aus bei Ankunft der Europäer ungefähr von Suez bis Mozambique ein Schiffsverkehr mit den gegenüberliegenden Gestaden von Indien und Arabien stattfand. Die Portugiesen und die Engländer setzten diesen Verkehr fort, wobei den letzteren es sehr bald gelang, die bei Weitem erste Stelle zu erringen. Erheblich war der Verkehr zunächst nicht, die ostindische Kompagnie beschränkte sich darauf, seit 1829 einen regelmäßigen monatlichen Verkehr mit kleinen, nur 140 Tons großen Schiffen von 200 Pf. Kr. von Bombay nach Suez und zurück aufrecht zu erhalten, eine Belebung der Schiffahrt trat erst ein, als die englische Post ihren Weg über Egypten nahm. Wir haben gesehen, daß der Endpunkt der Mittelmeer-Schiffahrt Alexandrien war. Von hier wurden Post und Passagiere vermittelst Nil-Segelbooten nach Kairo und weiter nach Suez vermittelst Kamelen gebracht. An Stelle der letzteren treten sehr bald von vier Pferden gezogene zur Aufnahme von 8 Personen geeignete Postwagen, die die Wüste zwischen Kairo und Suez in weniger als 24 Stunden durchquerten. Bereits 1834 hatte Mehmed Ali die großen Vorteile erkannt, die eine Alexandrien mit Suez verbindende Eisenbahn haben müsse, aber erst in den fünfziger Jahren kam dieser Plan zur Ausführung und seit 1857 wurde der ganze Verkehr durch die Bahn Alexandrien—Kairo—Suez bewältigt, auch nach Eröffnung des Suez-Kanals und zwar bis Ende der achtziger Jahre behielt die englische Post diese Verbindung bei. Zur schnelleren Beförderung auf dem Nil hatte die Peninsular and Oriental Steamship Company bereits in den vierziger Jahren die Nilboote durch kleine Dampfer ersetzt.

Auf dem Suez mit Kairo über Ismailia verbindenden Süßwasser-Kanal war bereits am 1. Januar 1865 ein täglicher Bootsdienst von der egyptischen Regierung eingerichtet.

Was die Dampfer der ostindischen Kompagnie anbetrifft, so legten sie stets auch in Kosseir an, von wo eine durch Kamele vermittelte Verbindung mit Kene, das in zwei Tagen erreicht wurde, bestand, sodaß die Reisenden auch auf diesem Wege, von Kene aus Nilboote benutzend, Alexandrien erreichen konnten.

Mit der Zunahme des Verkehrs genügten die kleinen Dampfer der ostindischen Kompagnie nicht mehr und infolge eines mit der Regierung abgeschlossenen Vertrages eröffnete 1843 die Peninsular and Oriental Company von Suez aus nach Indien eine Dampferlinie mit Schiffen von 1800 Tons und 520 Pferdekräften. Für den monatlichen Verkehr nach Ceylon, Madras und Calcutta, von wo sich eine besonders subventionierte Linie nach Hongkong anschloß, zahlte die englische Regierung 115 000 Pf. St. Ein im Jahre 1853 abgeschlossener Vertrag setzte einen vierzehntägigen Dienst fest. Die ostindische Gesellschaft ließ ihre Post noch immer durch ihre kleinen Dampfer befördern, bis die gesamten Briefe, die in Suez, weil kein Dampfer vorhanden war, einem Segelschiff mitgegeben werden mußten, untergingen. Dieser Dienst wurde nun auch der P. a. O. für eine Subvention von 16 000 Pf. St. jährlich übertragen. In diese Zeit fällt auch die Herstellung einer Verbindung von Suez nach Australien, indem nach Beendigung des Krimkrieges die European and Australien Steam Navigation Company einen monat-

lichen Dampferdienst Suez- Sydney einrichtete, den nach der erfolgten Zahlungs-Einstellung der Gesellschaft im Jahr 1858 die Royal Mail Steam Packet Company fortsetzte, bis im Februar 1859 die P. and O. auch diesen Dienst übernahm und zwar im Anschluß an ihre inzwischen eingerichtete Linie Aden—Mauritius, später von Point de Galle aus, als Zweig ihrer ostasiatischen Routen. Im Jahre 1861 schloß die französische Regierung mit der Gesellschaft Messageries maritimes einen Vertrag auf 18 Jahre, nach dem diese Gesellschaft eine vierwöchentliche Verbindung zwischen Suez—Aden—Saigon mit einer Nebenlinie Aden—Reunion—Mauritius zu unterhalten habe, seit dem Jahr 1864 ging letztere ebenfalls direkt von Suez aus.

Wir sehen, daß um diese Zeit d. h. bis zur Eröffnung des Suez-Kanals eine Verbindung von Norden her zwischen Europa und Zanzibar bezw. der Ostküste Afrikas nicht bestand. Eine solche wurde nur vom Kap her vermittelt, oder auf dem Umweg über Indien. Dieser Zustand dauerte bis 1872, in welchem Jahr die Brittish India Steam Navigation Company im Anschluß an die ostindischen Linien eine regelmäßige monatliche Verbindung Aden—Zanzibar einrichtete. Das erste Schiff dieser neuen Linie brachte 10 Tage alte telegraphische Nachrichten aus London nach Zanzibar, während man dort bis dahin Nachrichten nur vom Juni desselben Jahres aus London hatte. Diese mangelhafte Verbindung ist um so wunderbarer, als bereits längere Zeit in jenen Gegenden ein ziemlich lebhafter Handel bestand. Derselbe war in den 30er Jahren durch amerikanische Schiffe, die bis 1860 der Zahl nach bei Weitem den Vorrang behielten, angebahnt worden, ein nennenswerter Verkehr Deutschlands bezw. Hamburgs mit Zanzibar begann erst in den fünfziger Jahren, in der ersten Hälfte der 70er Jahre trat dann eine Verdoppelung ein, dann machte sich infolge der neuauftretenden englischen Linie ein Rückschritt bemerkbar, aber in den achtziger Jahren setzte wieder ein so erhebliches Anwachsen ein, daß die Firma Oswald in Hamburg einen Dampfer von 694 Tons in dauernder Fahrt in Dienst zu stellen vermochte. Dieser legte jährlich 2—3 Doppelfahrten zurück, außerdem waren noch eine Anzahl Segelschiffe tätig.

Die Brittish India Company richtete im Anschluß an die obengenannte Verbindung eine Zweiglinie nach Madagascar ein. Seit Ende der siebziger Jahre ließ die Union-Steamship Company vom Kap aus monatlich einen Dampfer nach Zanzibar mit Anlegen an den wichtigsten Hafen der Ostküste laufen. Anfang 1880 richtete die Castle Mail Pakets Company einen monatlichen Dienst zwischen Kap, Natal und Delagoa ein und mit dieser Gesellschaft schloß 1883 die portugiesische Regierung einen Postvertrag, nach dem erstere gegen eine Zahlung von 16 000 Pf. St. einen regelmäßigen vierwöchentlichen Verkehr von Lissabon bis Mozambique zu unterhalten hatte. In letzterem Ort trafen sich die Schiffe mit Dampfern der von Norden kommenden Brittish India, die laut Kontrakt vom Jahre 1884 von der portugiesischen Regierung eine Subvention in Höhe von 10 000 Pf. St. und von der englischen Regierung seit 1883 für vierwöchentliche Fahrten auf der Linie Aden—Zanzibar—Lindi 7950 Pf. St. bezog. Die Schnelligkeit der Fahrten war auf 7½ Knoten festgesetzt. Seit demselben Jahr erhielt die Castle Mail für die Linie Kap—Natal—Mauritius—Madagascar 8000 Pf. St.

Seit Anfang 1885 richteten infolge Kontraktes mit der französischen Regierung die Messageries maritimes im Anschluß an ihre australische Linie von

Aden aus nach Madagascar, Reunion und der Mozambique-Küste einen regelmäßigen Dienst ein, wofür ihr eine jährliche Subvention von 361 400 Frcs. gezahlt wurde. Die bis zu den achtziger Jahren geschilderte Entwicklung der Schiffahrt zeigt uns, daß der Verkehr sich nur ganz allmählich vergrößert hatte, daß abgesehen von einigen Mittelmeer-Häfen England das Feld vollständig beherrschte und daß endlich die deutsche Flagge eine nur ganz außerordentlich geringe Rolle spielte. Eine regelmäßige Verbindung bestand mit keinem der afrikanischen Häfen und die Zahl der unregelmäßig einlaufenden deutschen Schiffe war außerordentlich gering. In den achtziger Jahren setzte dann endlich von deutscher Seite die Bewegung ein, deren Verlauf innerhalb kurzer Zeit der deutschen Flagge eine wichtige Stellung im afrikanischen Schiffsverkehr sicherte. Unter den Hamburger Häusern, die in der schon beschriebenen Weise an der Westküste Afrikas Handel trieben, befand sich auch die Firma C. Woermann, die im Jahr 1849 zum ersten Mal Schiffe mit Tauschgegenständen in jene Gegenden gesandt hatte. Nachdem diese Firma ihren, zunächst nur an den Küsten Liberias sich abspielenden Geschäftsverkehr auf Kamerun und Gabun ausgedehnt hatte, richtete sie im Jahre 1882 mit drei Schiffen zunächst eine sechswöchentliche, dann eine monatliche regelmäßige Verbindung zwischen Hamburg und Westafrika ein. In demselben Jahre machte auch die deutsche Reichspost zuerst einen Vertrag mit der Firma zur regelmäßigen Beförderung der Briefpost von und nach Afrika, wofür jedoch keine Subvention, sondern lediglich die Beförderungsgebühr nach Gewicht bezahlt wurde. Die verschiedenen Wandlungen, die die Gesellschaft im Lauf der Jahre durchmachte, bieten für die vorliegende Arbeit kein Interesse, nur sei erwähnt, daß diese Reederei-Gesellschaft die führende Rolle, die sie im deutschen Schiffsverkehr nach Westafrika übernommen hatte, auch fernerhin beibehielt. Der bei weitem größte Teil des deutschen Schiffsverkehrs vollzieht sich unter der Flagge dieser Gesellschaft, die entsprechend den gesteigerten Bedürfnissen ihren Schiffspark unausgesetzt vermehrte; von den 3 Dampfern im Jahre 1882, auf 5 Dampfer mit 7 500 Tonnen im Jahre 1884, auf 15 Dampfer mit 28 000 Tonnen im Jahre 1896, auf 48 Dampfer mit 126 000 Tonnen im Jahre 1906. Aber nicht nur die Zahl der Schiffe wurde vermehrt, sondern auch Tonnengehalt und Geschwindigkeit vergrößert. Während die ersten Dampfschiffe 1300 bis 2300 Tonnengehalt aufwiesen, sind die neueren auf 5500—6000 Tonnen gestiegen und die ursprüngliche Geschwindigkeit von 8 Knoten ist auf 13 Knoten erhöht worden.

In den ersten Jahren galt der Verkehr fast ausschließlich der Beförderung von Waren; die Schiffe hatten nur eine bescheidene Einrichtung für wenige Passagiere, da im wesentlichen nur Vertreter und Angestellte der Handelshäuser und einige Missionare von Deutschland nach der Küste von Afrika reisten. Seit der Begründung der deutschen Kolonien an der Westküste Afrikas, durch die der afrikanische Handel mit Deutschland eine wesentliche Entwicklung erfahren hat, stellte sich indessen bald das Bedürfnis heraus, auch für die Passagiere bessere Einrichtungen zu treffen. Die Woermann-Linie hat daher schon seit längeren Jahren Dampfer mit einer Einrichtung für etwa 50 Passagiere in die Fahrt eingestellt, doch blieb auch jetzt der Verkehr auf eine geringe Anzahl von Personen beschränkt. Erst in den letzten Jahren hat sich mit der weiteren Entwicklung unserer Kolonien und mit der Entstehung der Goldminenindustrie in der englischen Goldküsten-Kolonie das Bedürfnis

nach größeren Passagierdampfern geltend gemacht. Um diesem Bedürfnis zu entsprechen wurden im Jahre 1902 zwei große Passagierdampfer erbaut.

Togo und Kamerun waren von Anfang an in die Zahl der Anlaufhäfen mit einbezogen worden, außerdem wurden die wichtigsten Handelsplätze der anderen Kolonien berührt und entsprechend der wachsenden handelspolitischen Bedeutung neuer Ortschaften, nahm die Zahl der Anlaufhäfen immer mehr zu. Bis 1899 erstreckte sich aber der Wirkungsbereich der Gesellschaft nicht über Mossamedes hinaus nach Süden und zwischen diesem Ort und Kapstadt berührte keine andere Schiffsgesellschaft von Europa kommend die Küste. Es bestand daher auch keine direkte Schiffsverbindung zwischen Deutsch-Südwest-Afrika und dem Mutterland. In den fünfziger und sechziger Jahren hatte das heutige deutsche Schutzgebiet eine hohe Blütezeit im Handel mit Elfenbein und Straußenfedern und damals fand im Hafen von Walfischbai ein lebhafter Handelsverkehr unter englischer Flagge statt. Nachdem aber ein rücksichtsloses Raubsystem die Tierbestände des Landes vernichtet hatte, verödete Walfischbai und die einzige regelmäßige Verbindung, die der Punkt mit der Außenwelt besaß, war ein, wenn Wind und Wetter günstig, von Kapstadt alle zwei Monate kommender Schooner. Dieser brauchte für die 720 engl. Meilen betragende Entfernung im Durchschnitt 10—15 Tage. Eine wesentliche Verbesserung trat in den achtziger Jahren ein, als eine englische Dampferlinie von Kapstadt nach Mossamedes eingerichtet wurde, und deren Schiffe Walfischbai alle fünf Wochen anliefen. Die Fahrtdauer nach Kapstadt dauerte etwa 4 Tage. Um dieselbe Zeit stellte die Westafrikanische Kompagnie, die in Sandwichhafen eine Schlächterei einrichtete, zur Aufrechterhaltung der Verbindung mit Walfischbai einen kleinen Dampfer in Dienst. Die Gesellschaft, die den Verkehr Kapstadt—Walfischbai aufrecht erhielt, und die alle zehn Wochen auch Lüderitz-Bucht anlaufen ließ, war nicht zu bewegen, auch Swakopmund in den Verkehr mit einzubeziehen. Erst im Jahre 1894 erklärte sich die Reederei des Seegelschiffes Harry Mundahl bereit, das Schiff alle Punkte der deutschen Küste anlaufen zu lassen, wo dieses möglich. Das Schiff sollte von Kapstadt kommend regelmäßig alle sechs Wochen Swakopmund anlaufen. Im Jahr 1896, von welchem Jahre ab die oben erwähnten Dampfer nach Walfischbai nur noch zwischen dem Kap und Port Nolloth verkehrten, trat der deutsche Dampfer „Leutwein“ in Tätigkeit, um anfangs in dreiwöchentlichen später in vierwöchentlichen Abständen eine regelmäßige Verbindung zwischen Swakopmund und Kapstadt unter Anlaufen von Lüderitzbucht zu unterhalten. Mit der Reederei dieses Dampfers schloß im Jahre 1896 die Reichspostverwaltung einen Vertrag über die regelmäßige Beförderung der Post nach Kapstadt zum Anschluß an die regelmäßigen englischen Dampfer nach Europa. Seit 1892 war mit Deutschland eine direkte Verbindung von Deutsch-Südwest-Afrika aus insofern angebahnt worden, als die deutsche Kolonial-Gesellschaft einige gelegentliche Dampfer direkt von Hamburg nach Walfischbai bezw. nach Swakopmund laufen ließ. Diese Verbindung fand derart Anklang, daß seit 1894 regelmäßig drei Dampfer jährlich in bestimmten Zwischenräumen verkehren konnten, 1896 finden wir einen regelmäßigen zweimonatlichen, im Jahre 1897 einen monatlichen Verkehr, der seit letzgenanntem Jahr bis Kapstadt ausgedehnt werden konnte. Im Jahr 1899 richtete die Woermann-Linie zunächst monatliche, seit 1902 vierzehntägige Fahrten nach Swakopmund ein und seit dieser Zeit wird die Westküste Afrikas, welche in neun verschiedene Distrikte eingeteilt ist, regelmäßig und zwar jeder Distrikt monatlich ein- bis zweimal befahren, in zehn verschiedenen Linien,

von denen sechs hauptsächlich der Frachtfahrt gewidmet sind. Außerdem unterhält die Woermann-Linie eine regelmäßige Verbindung zwischen Deutsch-Südwest-Afrika und Kapstadt. Diese Linie wird vom März 1906 ab vierzehntägig betrieben und läuft folgende Häfen an: Swakopmund, Walfischbai, Lüderitzbucht, Port Nolloth, Kapstadt.

Die Hauptlinien laufen alle bedeutenderen Plätze der Küste an und wenn die beiden englischen Linien auch fast überall der Zahl nach an erster Stelle stehen, so erfreuen sich die Schiffe der Woermann-Linie doch allgemein einer derartigen Beliebtheit, daß nur äußerst selten der Fall vorkommt, daß die Dampfer nicht voll geladen die Aus- oder Heimreise durchführen. Diese Tatsache hat zur Folge, daß die Zahl der unter deutscher Flagge in die verschiedenen Häfen einlaufenden Schiffe von Jahr zu Jahr im Zunehmen begriffen ist, in welch hervorragendem Maße dieses der Fall ist, geht z. B. sehr deutlich aus dem Verkehr des Hafens von Lagos, der wichtigsten Domäne der englischen Schiffahrt hervor, indem im Jahre 1905 die englische Flagge mit 69,0, die deutsche mit 30,9 % des gesamten Tonnengehalts vertreten war und ähnlich günstig liegen die Verhältnisse für Deutschland in den meisten anderen Häfen. Um diese Erfolge recht zu würdigen, ist es nötig darauf hinzuweisen, daß nicht allein die schon bestehenden Linien bestrebt waren durch Vergrößerung der Schiffe, Vermehrung der Anlaufshäfen entsprechend der Zunahme der Handelsbewegung, Erhöhung der Zahl der Dampferfahrten den wachsenden Bedürfnissen Rechnung zu tragen, sondern daß vor allen Dingen auch im Laufe der Zeit verschiedene neue Linien zu den bereits vorhandenen hinzutraten, wobei für die deutsche Linie umso ungünstiger ins Gewicht fiel, daß ein großer Teil der neuen Verbindungen namhafte stattliche Zuwendungen erhielten.

Der Kongostaat hatte bei seiner Bildung mit der Empreza nacionale einen Vertrag geschlossen, daß die von Hull ausgehenden Dampfer jeden 15. d. M. in Anvers anlegen sollten. Dieser Dienst wurde 1886 dem belgischen Haus Welford und Comp. übertragen, das sich verpflichtet hatte unter der Bezeichnung Compagnie gantoise de navigation regelmäßig alle 6 Wochen und bei entsprechender Steigerung des Verkehrs alle vier Wochen einen Dampfer in direkter Fahrt von Antwerpen nach dem Kongo zu entsenden. Die African Steamship Company war aber diesem Unternehmen zuvorgekommen, indem sie im Jahre 1883 einen vierwöchentlichen Dienst auf der gleichen Linie eingerichtet hatte, die Konkurrenz mit dieser großen Gesellschaft konnte die belgische Neugründung nicht aushalten und sie stellte daher 1888 ihre Fahrten ein. Mit der englischen Gesellschaft wurde nun ein neuer Vertrag geschlossen derart, daß eine direkte Fahrt zwischen Antwerpen und dem Kongo innerhalb dreißig Tagen durchzuführen sei. Nach der im Jahre 1890 erfolgten Bildung der belgischen Handelsgesellschaft konnte der Verkehr mit dem Kongo lebhafter ausgestattet werden und unter der Bezeichnung Compagnie maritime belge richteten die beiden oben genannten englischen Gesellschaften und die Woermann-Linie einen subventionierten monatlichen Schnelldienst zwischen Antwerpen und dem Kongo derart ein, daß jede der Gesellschaften mit einem Drittel beteiligt war. Im September 1889 hatte die portugiesische Regierung für den Verkehr zwischen dem Mutterland und ihren Kolonien die Mala Real Portugueza ins Leben gerufen. Deren Schiffe sollten von Lissabon aus Banana — Benguela — Mossamedes — Cap-Laurenzo Marques anlaufen. Im folgenden Jahr jedoch konnte mit Hülfe einer öffentlichen Sammlung genügend Geld zusammengebracht werden, um die bisher

englische Empreza anzukaufen. Diese übernahm, von der Regierung subventioniert, den Dienst der Mala Real, die von nun ab durch den Suez-Kanal nach den ostafrikanischen Besitzungen fuhr. Die Dampfer der Empreza fahren in vierzehntägigen Abständen.

Ganz bedeutend hatte auch Frankreich, dessen Linien bis Ende der achtziger Jahre nur bis zum Senegal reichten, erweitert. Die nach Südamerika gehenden Schiffe der Messageries maritimes, die eine staatliche Unterstützung erhielten, legten 2 mal monatlich am Senegal an und ebenso oft die seit 1861 zwischen Marseille und La Plata verkehrenden Schiffe der Transports maritimes. Zur Erweiterung des Schiffsverkehrs war dann im Jahre 1889 mit der Gesellschaft Chargeurs reunis ein Vertrag abgeschlossen, nachdem diese Gesellschaft jährlich 700000 Frcs erhielt und dafür monatlich abwechselnd einmal von Havre oder Rouen, das andere Mal von Marseille auslaufend, Dampfer nach verschiedenen bestimmten Häfen an der Westküste Afrikas bis Loango senden mußte. Außerdem war im Anschluß an die portugiesischen Dampfer eine Zweiglinie nach Gabun und dem Französisch-Kongo zu unterhalten. Nachdem dann noch in den neunziger Jahren die Gesellschaft Fraissinet hinzugekommen war, wurde im Jahre 1900 durch die französische Regierung der Postdienst derart neu geregelt, daß die Kompagnie Fraissinet monatlich zwei Dampfer, die Chargeurs reunis einen Dampfer nach der Westküste Afrikas abgehen läßt.

Während die deutsche Schiffahrt nach Westafrika sich aus sich selbst heraus, den Verhältnissen entsprechend, entwickelt hatte, bedurfte es bei Ost-Afrika des Anstoßes der Regierung. Wir haben gesehen, daß zwischen Zanzibar und Hamburg schon seit den fünfziger Jahren ein geringer Schiffsverkehr bestand. Um diesen zu erweitern wurde 1889 von der Regierung den gesetzgebenden Körperschaften ein Gesetz betreffend die Einrichtung einer subventionierten Postdampferlinie mit Ost-Afrika vorgelegt. Die Begründung stützte sich auf die Schwierigkeit des damaligen Verkehrs, auf das Vorgehen der Engländer und Franzosen bei der Errichtung neuer Dampferlinien nach Ostafrika, auf die Wahrscheinlichkeit einer Entwicklung Ostafrikas nach Beendigung der Unruhen und auf das Anwachsen des Postverkehrs. Auf Grund des bewilligten Gesetzes wurde denn von Seiten der Reichs-Regierung mit der neugegründeten „Deutschen Ost-Afrika-Linie“ ein Vertrag geschlossen, nach dem die Gesellschaft vom Jahre 1890 an eine Subvention in Höhe von 900000 Mk. erhalten sollte und dafür verpflichtet war, eine Hauptlinie in vierwöchentlichen Zwischenräumen zwischen Hamburg, Zanzibar und den wichtigsten Küstenplätzen des deutschen Schutzgebiets und Delagoabai, ferner eine Küstenlinie im Bereich des deutschen Schutzgebiets und der portugiesischen Besitzungen mit Anschluß an die Dampfer-Hauptlinie zu unterhalten. Die Fahrgeschwindigkeiten wurden auf 10½ Knoten festgesetzt. In verhältnismäßig kurzer Zeit vermochte diese Linie einen vollen Erfolg zu erringen, sodaß sich sehr bald eine Erweiterung der bisherigen Fahrpläne als notwendig erwies. Die im Jahre 1892 erfolgende Ausdehnung der Linie bis Durban, die Hereinbeziehung der zunächst achtwöchentlichen Linie Bombay—Zanzibar, die anfangs nur als Zubringerin für die Reichslinie gedacht war, in den weiteren ostafrikanischen Dampferverkehr, die Verkürzung der Zeitabstände zwischen den einzelnen Fahrten auf drei (1896) und zwei (1898) Wochen sind Hand in Hand mit der lebhaften Steigerung der Transportmengen gegangen. Der Gesamtverkehr auf der Aus- und Heimreise umfaßte 1891: 21651 Tonnen, 1898 dagegen 78517 Tonnen.

Diese Zunahme des Verkehrs machte im Jahre 1900 den Abschluß eines neuen Subventions-Vertrages notwendig. Der Gesellschaft wurde auf die Dauer von 15 Jahren eine staatliche Beihülfe von 1350000 Mk. zugesichert. Dafür hatte sie durch eine abwechselnd von Osten und Westen um Afrika herumfahrende Hauptlinie und eine von und nach Ostafrika fahrende Zwischenlinie schnelle Dampferverbindungen mit Ost- und Süd-Afrika bei 12 bezw. 10½ Knoten Durchschnitts-Geschwindigkeit auf der Hauptlinie und 10 Knoten auf der Zwischenlinie den Verkehr aufrecht zu erhalten. Die Dampfer haben alle 14 Tage nach Ostafrika, alle vier Wochen nach Südafrika zu verkehren und sollen Antwerpen, Lissabon, Port Said, Suez, Aden, Tanga, Zanzibar, Dar-es-Salaam, Mozambique, Beira, Delagoa-Bai, Durban, East London, Port Elizabeth, Kapstadt, Las Palmas oder die Orte in umgekehrter Reihenfolge anlaufen.

Den Bemühungen dieser Gesellschaft ist es gelungen, abgesehen von den englischen Besitzungen im Süden, in denen naturgemäß die englische Flagge bei Weitem vorherrscht, der deutschen Flagge die erste Stelle zu sichern. In Mombassa, in Zanzibar, selbstverständlich in den Häfen Deutsch-Ostafrikas, in Mozambique und Laurenco Marquez überwiegen die unter deutscher Flagge ein- und auslaufenden Schiffe der Zahl und dem Tonnengehalt nach die anderen Nationen bei Weitem, die deutsche Ostafrika-Linie beherrscht in diesem Teil Afrikas den Fracht- und Passagier-Verkehr fast vollständig. Dieser Erfolg ist um so höher zu veranschlagen, als auch die anderen Nationen dieser Entwicklung der Dinge nicht müßig zusehen. Bereits 1889 hatte die englische Postverwaltung mit der Brittish India Steam Navigation Company einen Vertrag abgeschlossen behufs einer vierwöchentlichen direkten Dampferverbindung von London nach Zanzibar unter Anlaufen von Aden —Lamoa—Mombassa. Dieser Verkehr wurde derart Aufrecht erhalten, daß in Aden die Post von den nach Indien bestimmten Schiffen auf nach Zanzibar fahrende Dampfer umgeladen wurde. Nach den Vertrags-Bestimmungen durften diese Fahrzeuge nicht kleiner als 1500 Register-Tons sein und ihre Durchschnittsgeschwindigkeit mußte 10 Knoten betragen. Die Erfolge der deutschen Ostafrika-Linie veranlaßten die englische Gesellschaft von 1903 ab ihre Schiffe nicht mehr durch den Suez-Kanal, sondern um das Kap zu senden, außerdem läßt die Gesellschaft wie früher von Indien aus die Häfen an der Ostküste bis zum Kap regelmäßig besuchen. Weitere diese Küste besuchende regelmäßige Dampfschiffslinien waren: die portugiesische Mala Real Portugueza, die seit 1890 monatlich einmal über Marseilles, Suez, Aden, Zanzibar, Mozambique fuhr, 1893 aber ihren Betrieb einstellte und der Österreichische Lloyd, der seit 1904 regelmäßige vierwöchentliche Fahrten längs der Ostküste Afrikas eingerichtet hat.

Aber nicht allein von Norden sondern auch von Süden machte sich eine immer stärkere Konkurrenz geltend. Nicht allein, daß die Union und Castle-Linien, ihren regelmäßigen Dienst von London nach dem Kap allmählich bis Delagoabai erweiterten, die Union trat 1893 an Stelle der Castle Mail in den schon erwähnten Vertrag mit der portugiesischen Regierung hinsichtlich des Transportes der Post usw. zwischen Lissabon und den portugiesischen Besitzungen in Ostafrika mit der Erweiterung ein, daß einmal monatlich ein Dampfer nach Delagoabai, Inhambane, Beira, Chinde, Quelimane, Mozambique und alle 14 Tage ein Dampfer bis Delagoabai gehen solle. Diese letzteren Dampfer gehen einmal monatlich nach Zanzibar weiter und legen unterwegs nur in Mozambique an. Beide Linien gingen von Hamburg aus.

Die gegenseitige Konkurrenz gab Veranlassung zu einem Vertrag zwischen der deutschen Ostafrika-Linie und der Union, nach dem von Anfang 1895 an die erstere Linie keinen Hafen südlich Port Elizabeth, die letztere keinen Hafen nördlich dieses Ortes anlaufen sollte. Kaum war diese Konkurrenz aus dem Felde geschlagen, so richtete die Brittish India Company einen monatlichen Dienst zwischen Bombay und Laurenzo Marquez über Zanzibar, Mozambique und Beira ein. Da diese Schiffe aber weder Fracht noch Passagiere nach Europa aufnehmen können, so dienen sie in der Hauptsache nur dem verhältnismäßig geringen Küstenverkehr, für den Fernverkehr behauptete die Ostafrika-Linie das Feld und zwar unter um so günstigeren Aussichten, als sie im Jahre 1896 einen Vertrag mit der portugiesischen Regierung über die Beförderung von deren Beamten usw. abzuschließen vermochte. Ein bedeutender Nachteil entstand deshalb, als die Empreza Nacional, die von der spanischen Regierung eine erhebliche Subvention erhält, im Jahr 1903 einen vierwöchentlichen Dienst von Lissabon um das Kap nach den portugiesischen Besitzungen einrichtete. Die Konkurrenz französischer Linien hatte die deutsche Linie mit Erfolg zu bekämpfen vermocht, denn die Chargeurs reunis und die Messageries maritimes, die seit 1897 regelmäßige Fahrten über Delagoabai eingerichtet hatten, sahen sich veranlaßt ihren Verkehr an der Ostküste wesentlich einzuschränken.

Was die Kap-Kolonie anbetrifft, so ergibt sich zur Genüge, daß gegenüber der englischen Flagge die anderen Nationen und auch die deutsche eine nennenswerte Rolle nicht zu spielen vermochten, wenn man berücksichtigt, daß seit Ende der achtziger Jahre nicht allein die vorhandenen Linien ihre Fahrten vermehrten, sondern auch die Zahl der englischen Dampferlinen, die regelmäßig Europa mit diesen Gegenden zumeist bis Delagoabai verbinden, auf neun gestiegen ist, hierzu kommt noch der regelmäßige Verkehr, der sich zwischen dem Kap und Amerika, zwischen letzteren Erdteil mit Indien und Australien über das Kap und endlich zwischen Europa und Australien abspielt. An letzterem ist Deutschland durch die 1888 begründete Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft beteiligt. Diese Reederei ließ auf ihren Fahrten zunächst nur Kapstadt anlaufen, entsprechend der Zunahme des Handels mit der Kapkolonie wurden aber auch Mosselbai, Algoabai, East-London in die Reihe der Anlaufhäfen mit einbezogen und von Hamburg aus die Verbindung in vierzehntägigen bezw. dreiwöchentlichen Abständen hergestellt. Die deutsche Flagge steht heute in Kapstadt nächst der brittischen an erster Stelle. Für die Entwicklung der deutschen Schiffahrt an der Ost- und Westküste Afrikas war es insofern günstig gewesen, daß mit dem erweiterten Auftreten der deutschen Flagge überhaupt erst eine wesentliche Steigerung des Verkehrs begann und daß beim Wettbewerb die Verhältnisse für alle Nationen ziemlich gleich lagen. An der Nordküste Afrikas war dieses nicht der Fall. Wir haben gesehen, daß sich bereits bis Ende der achtziger Jahre, also bis zu dem Zeitpunkt, in dem überhaupt erst eine nennenswerte Ausbreitung der deutschen Schiffsbewegung nach Afrika begann, ein lebhafter Verkehr zwischen diesen Gebieten und den europäischen Mittelmeer-Ländern entwickelt hatte. Es ist auch zu berücksichtigen, daß dieser Verkehr sich durch die Lage der verschiedenen Länder unter wesentlich günstigeren Verhältnissen abspielte, als sie für Deutschland vorhanden waren. Von dem Schiffsverkehr, der nur den Suez-Kanal benutzt, um weiter nach Osten zu gehen, obwohl dieser, wie es z. B. bei den deutschen Reichspostdampferlinien der Fall ist, auch einen Teil des egyptischen Verkehrs bewältigt, sehe ich hier ab und so finden wir als erste

deutsche regelmäßige Verbindung die 1889 an der Levante-Linie eingerichtete Dampfschiffahrtslinie Hamburg—Alexandrien. Da diese Gesellschaft bis heute allein unter deutscher Flagge, seit 1898 in dreiwöchentlichen Abständen fährt, und da die weiter oben angeführten Nationen meist eine häufigere Aufeinanderfolge der Dampferfahrten haben eintreten lassen, so erscheint es erklärlich, daß der Schiffsverkehr unter deutscher Flagge in Alexandrien im Jahre 1903 nur an 7. Stelle stand, Tripolis kommt für den deutschen Schiffsverkehr überhaupt nicht in Betracht. Mit Tunis und Algerien hat sich die Verbindung von Frankreich und Italien aus derart entwickelt, daß ein täglicher Verkehr mit diesen Ländern besteht. Die deutschen Reedereien haben sich erst verhältnismäßig spät entschlossen diese Gebiete in ihren regelmäßigen Betrieb mit einzubeziehen. Erst seit 1899 lassen die Levante-Linie, die Reedereien A. C. de Freitas und Stomann, sowie seit 1901, die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo" in Bremen, sowie die Zwischenlinie der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft Algerien und mit Ausnahme der letzteren Gesellschaft auch La Goletta anlaufen. Durch die Einrichtung dieser Verbindungen nahm der deutsche Schiffsverkehr einen derartigen Aufschwung, daß die deutsche Flagge in Algerien nächst der französischen und brittischen an dritter Stelle steht. Im Lauf der Zeit ist es vor allen Dingen gelungen die spanische Schiffahrt zu überflügeln, einen gleichen Erfolg bei der brittischen Flagge zu erzielen dürfte noch eine größere Zahl Jahre in Anspruch nehmen, da der Vorsprung noch ein zu großer ist, immerhin hat die deutsche Schiffahrt von Jahr zu Jahr zugenommen, während das Gegenteil von der brittischen gesagt werden kann. In Tunis steht die deutsche Flagge nächst der französischen, italienischen und britischen an 11. Stelle.

Wesentlich günstiger liegen für Deutschland die Verhältnisse in Marokko, und hier haben die deutschen Linien mit großem Erfolg den Kampf gegen die Konkurrenz-Verbindungen aufzunehmen vermocht. Seit 1889 ließ die Woermann-Linie Tanger und einzelne Häfen an der marokkanischen Westküste bis Mogador durch ihre weiter nach dem Süden fahrenden Dampfer auf der Aus- und Heimreise anlaufen, 1890 richtete die Atlas-Linie, die 1895 ihre Fahrten wieder einstellte, einen regelmäßigen Dienst zwischen Hamburg, Antwerpen und Marokko ein, seit 1891 ließ die Oldenburgisch-Portugiesische Dampfschiffahrts-Gesellschaft regelmäßige Dampfer auf derselben Route laufen und seit 1896 wurde der Verkehr dieser Gesellschaft, sowie der Woermann-Linie monatlich je einmal durchgeführt. Im Jahre 1903 gab die letztgenannte Gesellschaft das Anlaufen der marokkanischen Häfen auf, die Verbindung mit Deutschland stellt seit dieser Zeit die Oldenburgische Reederei durch mit 14 tägigen Abständen verkehrende Dampfer her. Tanger wird außerdem seit 1901 von den Dampfern der deutsch-ostafrikanischen Hauptlinie und von den Dampfern der Slomann-Reederei und der Levante-Linie auf ihren Fahrten nach Osten angelaufen. Auch hier blieben im Verlauf der Entwicklungszeit die anderen Nationen nicht untätig, nicht allein, daß die bereits in den achtziger Jahren in Tätigkeit befindlichen Gesellschaften die Zahl ihrer Fahrten ganz wesentlich erhöhten, es traten auch noch andere Gesellschaften hinzu, so die französischen Gesellschaften Transports maritimes und société navale de l'Ouest, ferner seit März 1900 der Österreichische Lloyd und die Königlich Ungarische Seeschiffahrtsgesellschaft, die letztere stellte nach einem Jahre die Fahrten nach den westmarokkanischen Häfen wieder ein und läßt nur noch Tanger anlaufen, und endlich die italienische Ligure-Brasiliana.

Trotz dieses immermehr zunehmenden Wettbewerbs gelang es der Deutschen Schiffahrt immermehr Boden zu gewinnen und wenn auch in Tanger die französische und brittische Flagge die vorherrschende blieb, so gelang es ihr doch allmählich in den Häfen an der atlantischen Küste, besonders in dem sehr wichtigen Hafen Mogador an die erste Stelle zu rücken.

Von D. Kürchhoff.

Die Ugandabahn und ihr Einfluß auf Deutsch-Ostafrika.

I.

Man pflegt gewöhnlich natürliche und künstliche Verkehrswege zu unterscheiden und unter jenen solche Bahnen des Verkehrs zu verstehen, welche ihr Bestehen lediglich der Beschaffenheit der Erdoberfläche, ohne Zutun einer zweckbewußten menschlichen Tätigkeit verdanken. Natürliche Verkehrswege bilden z. B. Wasserläufe wie die Donau, der Amazonas, oder Wüstengebiet durchquerende Karawanenpfade, die sich in ihrem Verlauf an eine bestehende Kette von Oasen anschließen. Die historische Entwicklung des menschlichen Verkehrs hat nun dazu geführt, dessen Bedürfnissen durch Erfindung immer vollkommenerer Verkehrs**mittel** mehr und mehr entgegenzukommen, indem letztere entweder den natürlichen Verkehrswegen folgend die Beförderung von Menschen und Gütern billiger, schneller oder sicherer ermöglichten, oder aber dem Verkehr andere Bahnen schufen. Zu den ersteren Fällen gehört z. B. die Anlegung gebauter Straßen an Stelle bloß ausgetretener Pfade, zu den letzteren Menschenwerke wie der Suezkanal, die Eisenbahn von Wadi Halfa nach Abu Hammed, auch die Ugandabahn. Die Schaffung neuer Verkehrswege kann politische oder rein militärische Gründe haben; vielfach verbinden sich derartige Motive mit wirtschaftlichen Zwecken, überwiegend werden jedoch neue Verkehrswege aus ökonomischen Gesichtspunkten geschaffen. **Jedenfalls** üben sie überall Wirkungen wirtschaftlicher Art. Eine solche kann sein, daß die wirtschaftlichen Werte des Gebietes, zu dessen Erschließung der Verkehrsweg bestimmt ist, gesammelt und dem Weltmarkt zugeführt werden (anatolische Bahnen). Eine andere die, daß zwei entfernte Verkehrsmittelpunkte in nähere Verbindung gebracht werden (Simplonbahn). Fast immer endlich wird der neue Verkehrsweg eine Verarmung des Verkehrs auf den bisherigen Wegen herbeiführen. Gehören diese einem anderen politischen Gebilde an als jener, so übt der neue Weg zugleich die Wirkung, daß dem wirtschaftlichen oder politischen Konkurrenten gewissermaßen das Wasser abgegraben wird. Das bedeutet für letzteren natürlicherweise eine Schädigung, die unter Umständen bleibend sein kann, da der Welthandel, wenn er an einen neuen Weg sich gewöhnt hat, nur schwer in die einmal verlassenen Bahnen zurück zu leiten ist.

Diese Wirkungen werden nun meistens im Voraus in Berechnung gezogen werden und beim Entschluß der Inangriffnahme eines Verkehrsunternehmens mehr oder minder eine Rolle spielen. Sie können auch von dem zu schädigenden Konkurrenten, wenn rechtzeitig berechnet, etwa durch geschickte Tarifpolitik oder durch ein eigenes Projekt, sei es abgeschwächt oder ganz paralysiert werden.

Eine Besonderheit des modernen Verkehrswesens, die der Erschließung ausgedehnter Kolonialgebiete von verschiedenem Wert ihre Entstehung verdankt,

ist die Anlegung von Verkehrswegen über sog. tote Strecken in Gebiete von dichterer Bevölkerung und größerer Ertragsfähigkeit, um diesen den fehlenden Anschluß an den Strom des Weltverkehrs zu vermitteln. Man bezeichnet derartige Bahnen als Stichbahnen. Ihre Rentabilität steht hinter der jener Bahnen, welche in der Lage sind, auf ihrem Wege die Werte des von ihnen eröffneten Gebietes zu sammeln, gewöhnlich zurück, da ihnen auf der zu überwindenden toten Strecke keine beträchtlichen Werte zuströmen.

Diese allgemeinen Gesichtspunkten waren zur Orientierung wohl erwähnenswert, ehe wir im Folgenden die wirtschaftliche Bedeutung eines erst jüngst neu eröffneten Verkehrsweges darzustellen versuchen, bei dem eine Verfolgung seiner Wirkungen im einzelnen besonders gut ermöglicht ist, weil es sich um gewissermaßen noch jungfräuliche, leicht übersehbare Verhältnisse handelt, bei dem aber gerade deshalb auch die Bedeutung des neuen Verkehrsweges recht klar bemessen werden kann. Wir meinen die Ugandabahn. Der Umkreis, den sie in Mitleidenschaft zieht, umfaßt zwar außer Deutsch- und Britisch-Ostafrika und Uganda auch einen Teil des Kongostaates. Doch ist die Berührung mit letzterem mehr indirekt und schwerer zu fassen. Er bleibt aus diesem Grunde, sowie auch deshalb außer Betracht, weil das Interesse an dieser Bahn sich vor Allem auf die ersten drei Ländergebiete konzentriert. Mit Recht, denn bei ihnen handelt es sich schon, seit die deutsche und die englische Flagge dort weht, um einen Wettbewerb. Ein lange und lebhaft erörtertes Projekt, die Seenbahn Dar-es-Salam—Tabora—Udjidji und Tabora—Muansa, war für Deutsch-Ostafrika ins Auge gefaßt, und hätte, falls zur Ausführung gebracht, eine Ugandabahn voraussichtlich nicht zur Entstehung gelangen lassen. Sie blieb bis heute unausgeführt, und so haben wir denn heute, wo sich die Bedeutung der englischen Bahn bereits übersehen läßt, wohl allen Grund, uns die Frage zu stellen: Welche Vorteile hat die Ugandabahn den englischen Kolonialgebieten, Britisch-Ostafrika und Uganda gebracht? Welche Wirkungen übt sie andererseits auf Deutsch-Ostafrika? Inwiefern hat sie diesem Schutzgebiet geschadet oder genützt?

II.

Sowohl Ausgangsprodukt wie Endziel der Ugandabahn haben für uns Deutsche besonderes, wenn auch nicht eben mit erhebenden Gefühlen verbundenes Interesse. Zwar nicht der Hafen der Bahn, Mombassa oder genauer Kilindini, wohl aber der größte Teil der nordwärts sich anschließenden Küste Witu-Kismaju, stand vor dem denkwürdigen Vertrag der Ära Caprivi vom 1. Juli 1890 unter deutscher Oberhoheit. Und jenes reiche Halbkulturland, dessen Erschließung die Bahn vor allem zu dienen bestimmt war, hatte einst das Ziel eines Wettbewerbs gebildet, an dem auch Deutschland (Zug des Dr. Peters zur Befreiung Emin Paschas) sich beteiligt hatte. Nun weht hier wie dort die britische Flagge, und während in Deutschland rastlos in Zeitschriften und Büchern der Plan einer deutsch-ostafrikanischen Zentralbahn hin und her erörtert wurde, war in England fünf Jahre, nachdem durch das erwähnte internationale Übereinkommen der völkerrechtliche Anspruch auf die in Frage kommenden Ländergebiete gesichert war, das Projekt einer Verbindung des Viktoriasees mit dem indischen Ozean zur Ausführung bereit. Im Dezember 1895 begannen die Arbeiten an der Bahnstrecke. Das Unternehmen erschien vorerst auch in England wirtschaftlich

wenig aussichtsvoll. Denn auf einen verhältnismäßig fruchtbaren Küstenstreifen von nur 15—25 km Breite folgte eine tote Strecke von rund 500 km, wasserlose, mit undurchdringlichem Dornbusch bedeckte Steppe, wo das zahllose Wild nur selten von dem Fuß wandernder Nomaden wie der Massai, aufgescheucht wurde. An diese bis 1650 m ansteigende Strecke schlossen sich in stetem Wechsel Gebirge und tiefe Senkungen, wie der 45 km breite sog. ostafrikanische Graben, das Kikuyu-Gebirge mußte in 2350, des Man-Gebirge in 2500 m Höhe überquert werden, bis in einer Seehöhe von 1216 m das Ufer des Viktoriasees zu erreichen war. So begreift es sich, daß vorerst die strategische Notwendigkeit der Bahn, nämlich die Verbindung mit dem entlegenen nach Norden zu mit Ägypten noch nicht verbundenen Uganda zu sichern, in den Vordergrund gestellt wurde. Der Bau schritt Dank der Unbedenklichkeit, mit welcher die beträchtlichen Kosten bewilligt wurden, und Dank den zahlreichen, tüchtigen Arbeitern, welche das indische Menschenreservoir stellte, rasch vorwärts. Bereits 2 Jahre nach dem Beginn der Arbeiten konnte der Güterverkehr auf der ersten Teilstrecke bis Voi, 163 km, eröffnet, und damit ein Schienenweg dem Verkehr dienstbar gemacht werden, der die Länge unserer heutigen Usambarabahn um das Doppelte übertrifft. Nach nicht ganz 6 Jahren, am 10. Dezember 1901, erreichte die erste Lokomotive den See, seit März 1902 ist die Bahn für den Personenverkehr eröffnet. Zu gleicher Zeit war auch der telegraphische Verkehr mit Entebbe, dem Endpunkt am See, hergestellt worden. Bis dahin hatten die Baukosten eine Summe von fast 5 Millionen Pfund Sterling, rund 20 Millionen Mark, beziffert. Wenn auf einen km 120000 Mk. Baukosten fallen, so kennzeichneten sich hierin zur Genüge die erheblichen technischen Schwierigkeiten, welche das große Unternehmen zu überwinden hatte. Aber dafür war nun der Binnensee, zu welchem bis dahin die spärlichen Reisenden und Händler eine eineinhalbmonatliche mühselige, gefährliche und kostspielige Reise geführt hatte, in bequemer und billiger Fahrt von 36 Stunden zu erreichen.

Der Erfolg des kühnen Werkes übertraf freilich bei weitem auch die kühnsten, selbst auf englischer Seite gehegten Erwartungen. Bereits Ende 1901, zu einer Zeit, wo das Werk noch seiner Vollendung harrte, konnte man konstatieren, daß noch niemals die Anlage eines Verkehrsweges in dem durchquerten Land einen so vollständigen Umschwung aller Verhältnisse herbeigeführt hatte wie hier. Wie mit einem Zauberstab hervorgerufen, boten sich allenthalben plötzlich Handelswerte; Ölpflanzen, Kautschuk, Tabak schienen nur auf den Güterwagen zu warten. An den Stationen entwickelte sich in rasch entstehenden Bazaren lebhafter Handelsverkehr. Anstelle von Perlen, Zeug und Kupferdraht trat gemünztes Geld als Zahlungsmittel. Auf weite Strecken hin zog die Bahn Menschen herbei, und wo, wie in Nairobi, vorher kaum eine Seele anzutreffen war, hatten sich in Kurzem 5000 Einwohner zusammengefunden. Das Uganda, das man aus Stanleys Schilderungen gut kannte, war bereits 1902 kaum wieder zu erkennen; jetzt konnte man in 2½ Tagen dorthin gelangen und das Land machte sich die neuen Verkehrsmöglichkeiten ebenso schnell zu Nutze wie die Europäer, welche sich beeilten, dort mannigfaltige neue Werte zu schaffen. Die früher so häufigen Unruhen im Lande hatten aufgehört, Friede und verhältnismäßige Sicherheit herrschten überall. Kirchen und Schulen taten sich in Menge auf. Krankenhäuser wurden errichtet; Ärzte und Pflegerinnen ließen sich nieder. Eingeborene Häupt-

linge scheuten nicht die Reise nach England, um ihren Gesichtskreis zu erweitern und um Kunde von der Kultur, dem Reichtum und den Machtmitteln des Herrenstaates England in ihre Heimat mitzubringen. Der Umschwung der Verhältnisse im Haushalt der besser bemittelten Eingeborenen läßt sich daran ermessen, daß zahlreiche Häuser aus Ziegeln und Eisen gebaut werden und die Verwendung von Möbeln und andern eingeführten Bedarfsartikeln immermehr zunimmt. An die Stelle der alten Kleider aus Rinde treten Baumwollstoffe; Petroleum wird zur Beleuchtung, Emailgeschirre für die Speisen, Schuhwerk zur Fußbekleidung verwendet.

Der unerwartet rasche wirtschaftliche Aufschwung der beiden Ländergebiete, die der neue Verkehrsweg durchschneidet, prägt sich deutlich in den statistischen Angaben über den Handelsverkehr aus; weniger in den Einfuhrziffern, die ja durch den wechselnden Bedarf des Bahnbaus und der Tausende von Arbeitern großen Schwankungen unterworfen waren, als in den Ausfuhrwerten. In ihnen kennzeichnet sich typisch die Wirkung einer Stichbahn: von dem Moment an, wo der Schienenstrang das wirtschaftlich wichtige Seengebiet erreicht, strömen die Werte von dort dem Welthandel zu, als hätte das Land schon lange auf diese Verkehrsbefreiung gewartet. Von dem Güterverkehr auf der Ugandabahn beansprucht der Verkehr von dem Innern nach der Küste im Jahre 1901 (ehe die Bahn vollendet war) 11,10 %, im Jahre 1902 schon 21,67 %, im Jahre 1903 35 %. Es ist angesichts dieser Entwicklung nicht verwunderlich, daß die Bahn nunmehr bereits anfängt Überschüsse zu erzielen.

Es betrug der Handel Britisch-Ostafrikas, das zusammen mit Uganda eine Zolleinheit bildet, in den letzten Finanzjahren (1. April bis 1. April) folgende Werte

	Einfuhr	Ausfuhr	Gesamthandel
1902/3	443 032 £	148 060 £	591 092 £
1903/4	455 427 £	159 815 £	615 242 £
1904/5	575 210 £	234 664 £	809 874 £

Hierbei sind die Transitgüter inbegriffen.

Die Ausfuhr, welche im Jahre 1900/1 noch 89 858 £, 1901/2 113 206 £ beziffert hatte, stieg demnach in 4 Jahren auf fast das Dreifache. Was speziell Uganda anlangt, so stellen sich seit Eröffnung der Bahn die Handelsziffern folgendermaßen.

	Einfuhr	Ausfuhr	Gesamthandel
1902/3	62 538 £	32 179 £	94 717 £
1903/4	123 199 £	52 848 £	176 047 £
1904/5	149 737 £	67 375 £	217 112 £

In der Ausfuhr spielen die älteren Handelsartikel, bei welchen es sich lediglich um die Ausbeutung vorhandener Bestände handelt, wie z. B. Elfenbein und Kautschuk eine relativ immer geringere Rolle gegenüber solchen Waren, welche, sei es wegen der Transportschwierigkeiten (wie z. B. beim Vieh) oder wegen des geringen Einzelwertes (wie z. B. bei den Zerealien) bisher überhaupt noch nicht Gegenstände des Ausfuhrhandels bilden konnten. Es bewertet sich die Ausfuhr aus Britisch-Ostafrika

	1902/3	1903/4	1904/5
in Elfenbein	66959 £	49935 £	57466 £
in Kautschuk	10596 £	13634 £	25168 £
Dagegen in Häuten, Fellen und Hörnern	16628 £	44827 £	80647 £
in Getreide und Hülsenfrüchten	19534 £	22025 £	22965 £
in Kartoffeln	300 £	2852 £	3471 £
in Mangrowenrinde	690 £	1155 £	2016 £

In welchem Maß und wie rasch, alle Erwartungen übertreffend, die landwirtschaftlichen Erzeugnisse sich des neuen Verkehrsweges bedienten, zeigen auch folgende Angaben über den Güterverkehr der Bahn in den ersten Jahren. Es wurden befördert je im 2. Halbjahr

	1902	1903
frische Früchte und Gemüse	71 tons	139 tons
Getreide und Bohnen	241	653
Kartoffeln	244	619

In der Zunahme dieser vegetabilischen Nahrungsmittel spricht sich die Tatsache aus, daß bereits ein Jahr nach Vollendung der Bahn auf den Hochländern im Innern, deren klimatische Verhältnisse rasch als für Europäer geeignet erkannt wurden, weiße Ansiedler sich niedergelassen hatten, deren Zahl sich dank dem neuen Verkehrsweg rasch vermehrte. Landwirtschaft und Viehzucht, für deren Gedeihen der Charakter jener Länder alle Voraussetzungen enthielt, konnten dadurch rasch gefördert werden, daß auf der Bahn nicht nur Saatgut und Maschinen, sondern auch Zuchtvieh von der Küste eingeführt werden konnten. Dies überdies auch ohne Eingangszoll, nachdem der Zolltarif im Jahre 1904 eine diesbezügliche Änderung hatte eintreten lassen. Dank dieser günstigen Gestaltung der Dinge bestanden zu Anfang 1905 z. B. in der Nähe von Naivobi bereits 12 Molkereien, deren Produkte, wie auch die andern Lebensbedürfnisse der Europäer, leicht nach den Orten der Nachfrage verfrachtet werden konnten.

Aber nicht nur für die Ernährung und damit auch die Gesundheitsverhältnisse der Europäer, sondern auch für die Lebenshaltung der Eingeborenen erwies und erweist sich die Bahn als ein Segen. Eine Hungersnot, wie sie noch 1899 große Teile der beiden Protektorate betroffen hatte, gilt seither für ausgeschlossen und ist auch seither nicht mehr eingetroffen, da stets rechtzeitig in die Gebiete schlechter Ernten die nötige Zufuhr vermittelt werden kann. Durch die Möglichkeit einer Verwertung ihrer Produkte auf dem Markt angestachelt, beginnen nun aber auch die Eingeborenen mehr und mehr über den eigenen Bedarf hinaus zu produzieren, und es hat insbesondere der Anbau von Baumwolle bereits nennenswerte Fortschritte gemacht. Auch das Bestreben, sich einen Teil jenes Komforts zu verschaffen, dessen Beschaffung infolge der Bahn in den Bereich ihrer finanziellen Möglichkeiten gerückt ist, wirkt dahin, daß die Eingeborenen durch eigene Arbeit sich die hierfür erforderlichen Mittel verdienen.

Bei dieser Entwicklung der Dinge ist es eine natürliche Folge, daß die beiden Schutzgebiete rasch ihrer finanziellen Unabhängigkeit vom Mutterlande entgegensehen. Einige Zahlen mögen das beweisen:

Die Bruttoeinnahmen der Ugandabahn haben sich in den beiden letzten Berichtsjahren und zwar 1903/4 auf 103296 £, 1904/5 auf 141774 £ beziffert.

Während in ersterem Jahr die Betriebskosten der Bahn noch 1200000 Mk. höher waren als die eigenen Einnahmen, wurde 1904/5 bereits ein Überschuß von 52000 Mk. über die Betriebskosten erzielt.

Die beiden Dampfer zu je 600 Tonnen, welche bisher den Verkehr auf dem Viktoriasee vermittelten, verfrachteten 1903/4 einen Güterverkehr von 2119, 1904/5 einen solchen von 6520 Tonnen. Die Einnahmen aus dem gesamten Verkehr hoben sich in den beiden Jahren von 86854 auf 214691 Rupien, also um ca. 150%.

Eines finanziellen Zuschusses bedürfen zwar selbstredend vorerst noch sowohl Uganda wie Britisch-Ostafrika. Allein dieser Zuschuß verringerte sich allmählich, ebenso wie die Ausgaben im Haushalt der Schutzgebiete, während deren eigene Einnahmen wachsen. Es betrugen die eigenen Einnahmen in Britisch-Ostafrika

1902/3 94857 £	1903/4	108857	1904/5	154756 £
in Uganda	1903/4	50474	1904/5	58707 £
die Ausgaben dagegen				
in Britisch-Ostafrika	1903/4	418877	1904/5	302560 £
in Uganda	1903/4	186799	1904/5	173038 £

Es kann natürlich nicht Aufgabe dieser Zeilen sein, eine eingehende Darstellung der Entwicklung der beiden englischen Schutzgebiete zu geben; es wollte vielmehr nur aus Konsulatsberichten und Parlamentsdrucksachen ein allgemeines Bild des Einflusses entnommen werden, den die Ugandabahn auf die von ihr berührten Gebiete geübt hat. Das Bild ist m. E. eindrucksvoll genug. Wenn man aus dem Gesagten den Schluß zieht: Uganda und Britisch-Ostafrika stehen und fallen mit ihrer Bahn, so ist dieser Schluß für letzteres unbedingt, für ersteres wenigstens insolange zutreffend, als Uganda nicht vom Norden her von einem künstlichen Verkehrsweg erreicht ist. Es dürfte aber wohl auch noch die andere Erkenntnis daraus gewonnen werden: die Ugandabahn ist — trotz hoher Kosten, technischer Schwierigkeiten usw. — ein gutes Geschäft.

III.

Und Deutsch-Ostafrika? — Als die britische Ugandabahn Voi erreichte, hatte das deutsche Schutzgebiet lediglich den kläglichen Bahnembryo Tanga—Muhesa, ganze 40 km, aufzuweisen. Die Küstenpunkte beider Bahnen weisen eine Entfernung von ca. 130 km (Luftlinie) von einander auf. Seit 1902 begleitet die englische Bahn den Saum der gesamten Nordostgrenze unseres Schutzgebietes, rund 700 km (= der Entfernung von Hamburg bis Innsbruck) in einem Abstand, der in minimo 70, in maximo 190 km beträgt. Der Vergleich ergibt zunächst für die Tangabahn, daß ihr Zuflußgebiet ein engbegrenztes, rein lokales bleiben mußte, für die Ugandabahn, daß sie, soweit das deutsche Nachbargebiet in Mitleidenschaft gezogen wurde, hier auf dem Verkehr völlig neu zu erschließendes Gebiet traf, sobald die Küstenzone von etwa 50 km überwunden war. Es zeigte sich alsbald, daß die seitliche Wirkung des Eisenstranges sich auf mindestens 100 km erstreckte, und diese Einflußzone wuchs nach beiden Seiten in gleichem Maße, wie die Länge der Bahn zunahm. Der erste wirtschaftlich bedeutende Punkt unserer Kolonie, das Kilima-Ndscharo-Gebiet, wo die gesunde Höhenlage schon früh einen Sammelpunkt der Weißen herangebildet hatte, fiel

der Anziehungskraft des britischen Verkehrsweges zuerst anheim. Vom Grenzort Taveta bis zur Station Voi waren nur mehr 70 km; Moschi war nun in 3 Tagereisen von der Bahn her zu erreichen. Die Umgebung des Gebirgsmassivs gravidiert in Einfuhr und Ausfuhr, in Personen- und Güterverkehr nicht mehr nach der deutschen Küste, sondern nach dem nördlichen Nachbargebiet, über die Grenze hinweg, die damals noch keine Zollgerenze war. Schon dadurch mußte eine gewisse Masse von Werten der nur an der Küste etablierten Finanzhoheit des deutschen Reiches verloren gehen.

Mit der Erreichung des Seenbeckens vervielfältigte sich diese Wirkung. Der Viktoriasee, von der Größe des Königreiches Bayern, verlängerte die Einflußsphäre der Ugandabahn um seinen Durchmesser von bis zu 400 km. Die Wasserfläche, auf welcher die Schiffahrt, besonders nach Erbauung der Dampfer, gegenüber dem Landtransport eine schnellere und billigere Gelegenheit zum Güterverkehr bot, half sehr rasch dazu, auch die Uferländer rings herum an die Bahn anzuschließen. Das entlegene Südende des Sees mit umfassend, griff der Wirkungskreis der Bahn bereits rund 300 km weit in das deutsche Gebiet hinein, dort einen Umschwung herbeiführend, der um so tiefgreifender wirkte, als er seit alters bestehende Verhältnisse völlig ummodelte. Denn er stieß dort auf die alten Karawanenwege, auf denen sich die Schätze des innersten Afrika, zuerst nur Elfenbein, dann auch Kautschuk, vom Tanganjika (Udschidschi) und Viktoria (Muansa) über Tabora zur Küste Deutsch-Ostafrikas bewegten. Diesem Weg waren ja schon die ersten Europäer (z. B. Speke und Burton) gefolgt. Nun begann der Warenverkehr nach Nordosten auf englisches Gebiet abzuströmen; die alten Straßen verloren an Bedeutung und der Handel fast ganz Deutsch-Ostafrikas ging einer schweren Krisis entgegen. Bereits 1899 machte sich ein bedeutender Rückgang des Elfenbeinhandels hier bemerklich; der Ausfuhrwert dieses Artikels fiel gegen das Vorjahr um 209930 Rupien, während jener in Britisch-Ostafrika eine rasche Mehrung erfuhr. Im nächsten Jahr teilte der zweite Hauptausfuhrartikel, der Kautschuk, das gleiche Schicksal; es gelangte 1900 um 279000 Mk. weniger davon zur Ausfuhr. Wie sehr die nördlichen Karawanenstraßen binnen Jahresfrist verödeten, zeigt folgende Zusammenstellung der amtlichen Denkschrift pro 1900/01: Es betrug die Zahl der von der deutschen Küste nach Moschi gebrachten Händlerlasten

im Berichtsjahr 1899/1900: 1865, 1900/01: 460, somit weniger: 1405,

die Zahl der aus Moschi und weiter aus dem Innern zur deutschen Küste gebrachten Lasten

im Berichtsjahr 1899/1900: 461, 1900/01: 172, somit weniger: 289.

Den veränderten Verhältnissen in den nördlichen Grenzbezirken mußte, um die Finanzen des Schutzgebiets wenigstens vor dem schlimmsten Schaden zu bewahren, schleunigst dadurch Rechnung getragen werden, daß man auch an den Binnengrenzen Zölle erhob, was bisher nur an der Küste geschehen war. Es wurde deshalb unterm 5. März 1900 eine eigene Zollordnung für die Binnengrenze erlassen. Die Notwendigkeit dieser Maßnahme erhellt aus der Tatsache, daß für Waren nach Mombassa im Berichtsjahr 1900/01 bereits ein Ausfuhrzoll von 16194 Rupien gegen 1712 Rupien im Vorjahr erlöst wurde.

Aber der Umschwung der Verhältnisse griff viel weiter. Zwar wurden noch 1899/1900 nach Bukoba, Muansu und Schirati tausende von Lasten von der

deutschen Küste expediert: jedoch fehlte es den Trägerkarawanen an der Rückfracht aus dem Innern, wodurch der Karawanenhandel an Gewinn erheblich einbüßte. Den Tausenden von Eingeborenen, die bisher vom Trägerlohn gelebt hatten, fehlte die Erwerbsgelegenheit; sie gerieten in eine wirtschaftliche Notlage, die ihre Kaufkraft erheblich verringerte und es war für das Schutzgebiet nur eine sehr teilweise Schadloshaltung, wenn da und dort die ehemaligen Träger sich nun aus Not auf den Pflanzungen als Arbeiter meldeten. Der Rückschlag in den Küstenorten, die bisher End- und Ausgangspunkte des Karawanenhandels waren, blieb nicht aus. Die in den Küstenbezirken erhobene Gewerbesteuer trug 1900/1901 um 13000 Rup. weniger ein, hauptsächlich deshalb, weil mehrere indische Kaufleute das Schutzgebiet verließen und nach Mombassa übersiedelten. Sie betrug in Bagamoyo nur 12120 Rup. gegen 18293 Rup. im Vorjahr, in Dar-es-Salâm nur 15710 Rup. gegen 21495 Rup. im Vorjahr. Auch die sonstigen Einkünfte erfuhren in diesem Jahre bereits an allen Küstenorten, ausgenommen das im Süden gelegene Kilwa, eine Verringernng; am meisten in Bagamoyo, das damals noch an der Spitze des Warenverkehrs figurierte. Die Zölle trugen, trotzdem in diesem Jahr die Erträgnisse der Binnenzollstationen mit eingerechnet sind, 22000 Rup. weniger ein, an der Küste speziell betrug die Abnahme nicht weniger als 38000 Rup.

Noch war um diese Zeit der Schienenstrang der Ugandabahn nicht am Ufer des Viktoriasees angelangt. Das Jahr, in dem dies geschah, brachte mit großer Promptheit bereits die voraussehbare Krisis der wirtschaftlichen Verhältnisse im deutschen Schutzgebiet. Der Gesamthandel blieb im Jahre 1901 gegenüber dem Vorjahr um 2,2 Millionen Mark zurück; er betrug nur 14134000 Mk. gegen 16325000 Mk. im Jahre 1900. Zwar hob sich die Ausfuhr noch langsam an Wert. Die Steigerung beschränkt sich jedoch auf solche Artikel, die in den Küstenbezirken in zunehmender Menge produziert wurden, wie Kopra, Faserstoffe, Sesam u. a. Dagegen hatte die Elfenbeinausfuhr wiederum einen Rückgang von 115000 Mk. aufzuweisen, der wie die Zunahme im britischen Nachbargebiet beweist, nicht etwa einer Erschöpfung der Produktion, sondern nur der Schwächung des Karawanenhandels zuzuschreiben ist. Viel bedenklicher war die starke Abnahme des Einfuhrhandels, der im Vorjahr noch, allerdings infolge des Bedarfs für größere öffentliche Bauten (Usambarabahn, Schwimmdock) eine nur diesen außerordentlichen Verhältnissen zu verdankende Zunahme erfahren hatte. Die Einfuhr bewertete sich 1901 auf 9511000 Mk. gegen 12031000 Mk. im Vorjahr. Besonders stark war die Abnahme bei Eisenwaren, Holzwaren und Baumwollwaren, letzteres ein deutliches Symptom der geschwächten Kaufkraft im Innern. Die Zahl der Träger, die von Bagamoyo nach dem Nyassa gingen, sank von 6512 auf 3376, die Zahl der Lasten von 3980 auf 2032. Die Gewerbesteuer hatte abermals eine Einbuße von ca. 14000 Rupien zu verzeichnen. Nicht weniger als 48 Konkurse, darunter 36 von farbigen Händlern, 12 von Europäern, wurden allein im Jahre 1901 angemeldet. Eine nennenswerte Zahl von Europäern verließ das Schutzgebiet. Auch die Zolleinnahmen hatten an der Küste einen Ausfall von 26000 Rupien, der sich im nächsten Jahre sogar auf 58000 Rupien erhöhte.

Aber auch die Häuser- und Hüttensteuer begann an mehreren Punkten, insbesondere an den Centralplätzen des Trägerverkehrs, Tabora und Muansa,

geringere Erträge zu liefern, was aus der wirtschaftlichen Notlage der Trägergilde als des steuerkräftigsten Teiles der farbigen Bevölkerung zu erklären ist. So wurde z. B. in Muansa im Jahr 1900 noch 22136, 1901 16912, 1902 nur mehr 11175 Rupien vereinnahmt. Der einzige rudimentäre Schienenweg des Schutzgebietes, die Bahn von Tanga nach Korogwe konnte die weitgreifenden Wirkungen der britischen Bahn in keiner Weise paralysieren. Sie diente fast ausschließlich dem Import in dem engen Bezirk ihres Einflußgebietes. Für die Ausfuhr war ihre Bedeutung nach wie vor gleich Null. Beförderte sie doch im Jahre 1901 in der Richtung zur Küste gegen Entgelt ganze 557 Tonnen! Ein Ergebnis, das natürlich eine Rentabilität der Bahn vollkommen ausschloß.

Die Verluste, welche in den Jahren bis 1902 einschließlich im Schutzgebiet erlitten wurden, können leider zahlenmäßig nicht festgestellt werden. Selbst wenn die Geschäftsberichte der größeren dort tätigen Gesellschaften daraufhin durchgesehen würden, — eine Aufgabe, die an sich mühevoll wäre und den Rahmen dieser Arbeit überschreiten würde — könnte kein klares Ergebnis gewonnen werden, da die Berichte ihre Verluste in den einzelnen Geschäftssparten nicht abgegrenzt genug angeben. Daß die Verluste in die Millionen gehen, dafür bürgt schon die oben genannte Zahl von Konkursen in dem einzigen, besonders kritischen Jahr 1901. Könnte man aber auch das, was der Jurist als damnum emergens bezeichnet, auf Heller und Pfennig berechnen, so fehlte noch jeder genauere Anhaltspunkt über die Höhe des lucrum cessans, das heißt jener Werte, die hätten gewonnen werden können, wenn die Verkehrsfrage in unserem Schutzgebiet mit gleicher Energie und gleichem Geschick gelöst worden wäre, wie in unserem nördlichen Nachbargebiet. Es läßt sich nur soviel sagen, daß die eminente Entwicklung des Verkehrs, die die Ugandabahn bei ungünstigeren Venhältnissen aufzuweisen hatte und hat, auch in der ganzen nördlichen Hälfte des deutschen Schutzgebietes unzweifelhaft eingetreten wäre.

Vom Jahre 1902 ab hob sich allmählich die Lage Deutsch-Ostafrikas. Zweierlei trug dazu bei: einmal die fortgesetzten Anstrengungen, in den einem größeren Verkehr zugänglichen Gebieten Werte zu schaffen, und damit der Einfuhr Märkte zu öffnen, sei es durch Hebung der Eingeborenenkulturen, sei es durch Anlage von Plantagen. Ferner aber und vor allem eben die Verkehrsstraße, welche die Krisis in den vorausgehenden Jahren verursacht hatte: die Ugandabahn. Denn der belebende Hauch, der sich in den Daten der Entwicklung von Britisch-Ostafrika und Uganda weiter oben kund getan hatte, mußte allmählich auch in die deutschen Grenzgebiete herüberwehen. Am frühesten machte er sich in Moschi bemerkbar, bald brachte er auch in das Seengebiet frisches Leben. Die geschickte Politik der englischen Bahnverwaltung tat in dieser Richtung ihr Möglichstes. Sie erkannte sehr wohl ihren eigenen Vorteil darin, ein möglichst großes Gebiet in ihren Bereich zu ziehen. Ein niedriger Frachttarif lockte Waren von weither zur Bahn. Neben dem ersten größeren Dampfer von 600 Tonnen, der zwischen Kissumo und Entebbe verkehrte, wurde seit Februar 1904 ein zweiter gleich großer („Sibill") in Verkehr gesetzt, der in dreiwöchentlichem Turnus die deutschen Seehäfen Schirati, Muansa und Bukoba anläuft. Ja die Bahnverwaltung erklärte sich sogar bereit, auf eigene Kosten einen Wagenverkehr von Muansa nach Tabora, also völlig in deutschem Gebiet, zu schaffen. Auch deutscherseits geschah Vieles, um sich die neuen Möglichkeiten im Norden

der Kolonie zu Nutze zu machen. Zu den drei bis dahin bestandenen Militär- und Poststationen im Norden: Moschi, Muansa und Bukoba trat seit Ende 1902 als vierte Schirati. Mit dem Inkrafttreten der Binnenzollordnung (siehe oben) wurden diese 4 Orte zugleich auch Zollstationen. Moschi erhielt eine alle zwei Wochen verkehrende Postverbindung mit der Usambarabahn; nach Muansa und Bukoba besteht eine Postverbindung von Dar-es-Salâm aus, die allerdings bei einer Beförderungszeit von 45 bezw. 57 Tagen (!) wohl nur theoretische Bedeutung haben wird. Es werden denn auch seit August 1905 wenigstens die Briefsendungen zum Viktoriasee über Mombassa und auf der Ugandabahn geleitet. Seit 1905 ist auch eine telegraphische Verbindung zwischen Dar-es-Salâm und Muansa über Tabora hergestellt.

Es war noch kaum die erste Lokomotive nach Port Florenca gelangt, da zeigte sich schon, daß die benachbarten deutschen Gebiete nicht nur die Güter der Bahn zuzuführen vermochten, welche sie, wie das Elfenbein aus weiter rückwärts gelegenen Binnenländern übernommen hatten, sondern daß sie auch selbst Werte auf den Markt bringen konnten, Werte freilich, welche eine billige Transportgelegenheit voraussetzten, denn das Gold gehörte und gehört immer noch nicht dazu. Dafür erfreute sich der Bezirk Moschi und insbesondere der Bezirk Bukoba eines ansehnlichen Viehbestandes, der im Jahr 1901 hier auf 23000 Rinder und ca. 200000 Stück Kleinvieh geschätzt wurde — wie sich gelegentlich bei der im Jahre 1903 vorgenommenen Viehzählung zeigte, viel zu niedrig geschätzt wurde. Es wurde nämlich in diesem Jahr der Viehstand der 4 nördlichen Bezirke Moschi, Muansa, Schirati und Bukoba auf zusammen 215000 Rinder, 884000 Schafe und ca. ebensoviel Ziegen berechnet. Die Gesamtzahl für das Schutzgebiet beträgt bei den Rindern 510000, bei den Schafen 1575000, bei den Ziegen 1400000, so daß auf die oben genannten 4 Bezirke allein mehr als die Hälfte des Viehbestandes des Schutzgebietes entfällt. Vieh und tierische Produkte waren denn auch das Erste, was zur Ugandabahn expediert wurde: vom Kilimandscharo Felle und Haut, Zebras und andere wilde Tiere, Straußenfedern, vom Seengebiet Ziegenfelle, Rindshäute, dann aber auch Kautschuk, Erdnüsse, Reis, Ghi (Fett) und Sesam, im Frühjahr 1904 auch zum erstenmal eine Sendung Baumwolle. Zahlenmäßige Angaben für die einzelnen Artikel fehlen aus früheren Jahren. Doch weist die Warenstatistik Britisch-Ostafrikas unter der Ausfuhr beträchtliche Werte deutsch-ostafrikanischer Provenienz schon in den Jahren 1903 und 1904 auf.

Häute, Felle und Gehörne	1903: 4810 £	1904: 34818 £
Elfenbein	1903: 54 £	1904: 650 £
Kautschuk	1903: 24 £	1904: 641 £
Getreide und Hülsenfrüchte	1903: 1219 £	1904: 2008 £
Wachs	1903: —	1904: 159 £
Vieh	1903: ?	1904: 4773 £
Baumwolle	1903: —	1904: 221 £

Hieraus ist ersichtlich, daß gerade jene Artikel mit den höchsten Werten vertreten sind, die bei den bisherigen Verkehrsverhältnissen überhaupt als Handelsartikel nicht in Betracht gekommen waren.

Unter den Waren, mit welchen die Bahn die deutschen Nachbargebiete versorgte, befinden sich teilweise solche, deren Bezug überhaupt durch die Bahn erst er-

möglicht wurde, wie z. B. fertige Möbel, auch Zement. Importiert werden ferner Petroleum, Seife, Porzellan, Zucker u. s. w., zumeist Waren schweren Gewichts, deren Bezug die Lebenshaltung nicht nur der Europäer, sondern auch der Eingeborenen zu heben geeignet ist. Solche Artikel fanden von Mombassa aus ihren Weg sogar teilweise bis zum Tanganyka; so wurden z. B. im vergangenen Jahr Reparaturteile des auf diesem See verkehrenden Dampfers Hedwig von Wißmann über die Ugandabahn an Ort und Stelle geschafft.

Die europäische Besiedelung nahm natürlich ebenfalls einen rascheren Aufschwung, seitdem die Nordgebiete des Schutzgebietes nicht mehr so aus der Welt liegen. In Moschi, das schon früher ein Hauptsammelpunkt der Weißen war, wuchs die weiße Bevölkerung von 44 im Jahr 1900 auf 90 in 1904, 156 in 1905; in Muansa, das jetzt zu einem Hauptplatz am See mit über 4000 Einwohnern geworden ist, wohnten 1900: 26, 1904: 46, 1905: 64 Weiße, in Bukoba 1900: 13, 1904: 33, 1905: 41 Weiße. Die beträchtlichen Burenansiedlungen insbesondere am Kilimandscharo, welche seit dem vergangenen Jahr entstanden sind, verdanken ihre Entstehung ausschließlich der durch die Ugandabahn geschaffenen Verkehrsmöglichkeit.

Einen guten Einblick in die wirtschaftliche Entwicklung der Nordbezirke gewähren auch die Angaben über die berufliche Stellung der weißen Bevölkerung, welche seit 1903 in den offiziellen Denkschriften geboten werden. Es waren nämlich in den drei Bezirken Moschi, Muansa und Bukoba ansässig

anfangs 1904 22 Ansiedler (Farmer, Pflanzer, Gärtner usw.)
„ 1905 54 „ „ „ „ „
ferner 1904 16 Kaufleute, Händler usw.
„ 1905 24 „ „ „

Erwägt man, daß die Gesamtzahl der erstgenannten Berufsgruppe pro 1904: 130, pro 1905: 180, die Gesamtzahl der letztgenannten pro 1904: 134, pro 1905: 142 beträgt, so läßt sich leicht erkennen, wie das wirtschaftliche Gewicht der weißen Bevölkerung in den drei genannten Nordbezirken gegenüber dem übrigen Schutzgebiet immer mehr hervortritt.

Aber ebenso wie in Britisch-Ostafrika und Uganda erfährt auch die Wirtschaft der Eingeborenen eine völlige Umwandlung, insofern sie anfängt auf den Verkauf zu produzieren. Von der Baumwolle, die von jeher dort angebaut worden war, wurde schon gesprochen. Aber auch Mais wird nun in größeren Massen produziert und auch der Sisalhanf fängt bereits an Exportartikel zu werden. Der letzte amtliche Jahresbericht spricht sogar von einer lebhaften Tätigkeit der Eingeborenen auf dem Gebiet des Ackerbaues und des Handels mit landwirtschaftlichen Produkten.

Der Einfluß, den die durch die Ugandabahn herbeigeführte wirtschaftliche Entwicklung der Nordbezirke auf die Finanzen des Schutzgebiets im Lauf der letzten Jahre geübt hat, läßt sich auf Grund der publizierten amtlichen Angaben leider erst seit 2 Jahren in mehrfacher Richtung zahlenmäßig zum Ausdruck bringen. Doch bieten die Erträgnisse der Binnenzölle, die seit 1900 berechnet wurden, ein sehr ausdrucksvolles Bild, wie nachfolgende Zusammenstellung zeigt.

Ein- und Ausfuhrzölle brachten nämlich ein
in den Zollstationen:

	Moschi	Muansa	Bukoba	Schirati
1900:	17278 Mk.	120 Mk.	5 Mk.	240 Mk.
1901:	29679 „	888 „	102 „	262 „
1902:	29869 „	7885 „	2686 „	2688 „
1903:	39180 „	24649 „	8879 „	8125 „
1904:	noch nicht angegeben.			

	an der Binnengrenze überhaupt	an der Küste überhaupt	im ganzen Schutzgebiet
1900:	29808 Mk.	1005496 Mk.	1035304 Mk.
1901:	54101 „	975918 „	1030019 „
1902:	75231 „	917473 „	992704 „
1903:	122847 „	1089649 „	1212496 „
1904:	294685 „	992852 „	1287537 „

Während demnach die Zölle an der Küste in den letzten 5 Berichtsjahren gar keine und im ganzen Schutzgebiet nur eine geringe Zunahme aufzuweisen haben, sind die Erträge an der Binnengrenze um das zehnfache gestiegen. Während sie hier noch im Jahre 1900 gegenüber dem Gesamterträgnis kaum ins Gewicht fielen, betragen sie 1904 bereits fast $^1/_4$ der gesamten Zollerträge und ihr Verhältnis zu den Küstenzöllen ist auf 3 : 10 gestiegen.

Vollends in den von der Ugandabahn belebten Nordbezirken haben sie alljährlich um ein Vielfaches zugenommen und die für einige Monate des Jahres bereits vorliegenden Angaben lassen erkennen, daß diese rasche Steigerung noch anhält.

Den eminenten Aufschwung des Handels, insbesondere des Ausfuhrverkehrs in diesen Gebieten kennzeichnen jedoch am eindringlichsten die Angaben über den Warenverkehr, welche seit 1903 nach Grenzbezirken ausgeschieden sind. Es bewertete sich die Einfuhr

in den Grenzbezirken		1903	1904
Moschi	auf	88769 Mk.	122681 Mk.
Muansa	„	208792 „	602850 „
Bukoba	„	86432 „	501239 „
Schirati	„	43025 „	116780 „
zusammen		427018 Mk.	1343550 Mk.
über die Binnengrenze überhaupt		499248 Mk.	1448307 Mk.
in den Küstenbezirken		10688804 Mk.	12890581 Mk.

Die Ausfuhr bewertete sich

in den Grenzbezirken		1903	1904
Moschi	auf	139106 Mk.	182450 Mk.
Muansa	„	71185 „	423246 „
Bukoba	„	22184 „	434925 „
Schirati	„	19768 „	88338 „
zusammen		252243 Mk.	1128959 Mk.
über die Binnengrenze überhaupt		315301 Mk.	1284280 Mk.
in den Küstenbezirken		6738906 Mk.	7666285 Mk.

Demnach hat allein von 1903/4 die Einfuhr in dem von der Ugandabahn belebten Teil des Schutzgebietes sich mehr als ums dreifache, die Ausfuhr um das $4^1/_2$ fache gehoben. Die in Frage stehenden 4 Bezirke umfassen beinahe den gesamten Binnenhandel Deutsch-Ostafrikas, und während dieser im Jahre 1903 noch nicht ein zwanzigstel des Wertes des Küstenhandels repräsentiert, ist dieser dem Binnenhandel bereits im folgenden Jahr nur mehr um das sechsfache überlegen. Der Gesamthandel der 4 Nordbezirke betrug 1903 noch nicht 4%, 1904 dagegen schon mehr als 10% des Gesamthandels des deutschen Schutzgebietes. In diesen Ziffern spricht sich ein grandiöser wirtschaftlicher Umschwung aus, der ausschließlich dem Einfluß der nahen englischen Bahn zuzuschreiben ist. Sie liefern einen wohl unanfechtbaren Beweis, daß, eine Verkehrsgelegenheit vorausgesetzt, weite Gebiete des deutschen Schutzgebietes nicht nur bereits weltmarktfähige Erzeugnisse von nicht unansehnlichem Wert liefern können, sondern daß eine solche Verkehrsgelegenheit mit Zauberkraft Unmengen neuer Werte schafft, blühendes Leben in bisher toten Gebieten erstehen läßt. Und wir haben dieses neue Leben im Innern unseres Schutzgebietes englischem Weitblick und Unternehmungsgeist zu danken, wir haben es aber dank unserem engherzigen Zweifeln und Zögern mit dem Verlust von Millionen bezahlen müssen, bis das Schutzgebiet imstande war sich den neu geschaffenen Verhältnissen anzupassen.

Nun endlich arbeitet man an einer Bahn, die, von der Mitte der Küste Deutsch-Ostafrikas ins Innere führend, einen kleinen Teil jener Trace bildet, welche seit fast 20 Jahren als ostafrikanische Zentralbahn von Kennern und Freunden der Kolonie gefordert und immer wieder vergebens gefordert worden war. Aber noch wagt man es kaum, die Bahnlinie Dar-es-Salâm — Morogoro offen als einen kleinen Teil der großen Seenbahn zu bezeichnen, weil man davor bangt, daß die kurzsichtige Politik unserer Reichstagsmehrheit vor dem Wort „Zentralbahn" scheu werden könnte. Das abschreckende Beispiel der Usambarabahn, die — zu unserer Schande müssen wir es gestehen — von zahlreichen Reisenden, welche die Ugandabahn kennen, mit Spott und Hohn geschildert wurde, hat noch nichts gefruchtet. Noch immer sucht man den Verzinsungssatz von mindestens $3^1/_2$% vorher auszurechnen, ehe man Geld für eine Bahn bewilligt, und kümmert sich nicht um die zwar nicht nach Heller und Pfennig zu berechnenden, dafür aber weit mehr ins Gewicht fallenden Umwandlungen, die eine entschiedene und zielbewußte Verkehrspolitik im ganzen Wirtschaftsleben der Kolonie hervorzurufen vermag. Was haben wir gewonnen dadurch, daß wir den Bau der Bahn Dar-es-Salâm—Morogoro um 15 Jahre später beginnen? Nichts als daß die Bahn einen schwereren Standpunkt hat als damals; denn es ist für einen Arzt oder Kaufmann leichter, an einem Ort, wo noch kein Konkurrent ist, ein Geschäft zu beginnen, als einen Kundenkreis, der dem Konkurrenten zugelaufen ist, wieder an sich zu fesseln. Und letzteres muß die neu zu erbauende Bahn. Sie findet verödete Straßen, wo früher tausende von Lasten hin und her befördert wurden, und ob es ihr gelingen wird, einen Teil des Verkehrs, der sich inzwischen der Ugandabahn zugewendet hat, wieder auf die alte Karawanentrace zurück zu ziehen, muß erst die Zeit lehren.

Daß aber, trotz allen Zögerns und Zweifels, die ostafrikanische Seenbahn mit der Zeit kommen muß, das steht fest. Es gibt Verkehrsforderungen, denen

gegenüber das Parteigetriebe machtlos ist. Eine solche Forderung war der Suez-kanal, ist der Panamakanal; eine solche Forderung ist — si magnis licet componere parva — die südafrikanische Transversalbahn, ist die ostafrikanische Seenbahn. Das mag ein Trost sein für den, der erwägt, was die Ugandabahn für Deutsch-Ostafrika bedeutet.

Dr. R. Hermann.

Die staatsrechtliche Natur der deutschen Schutzgebiete.

Einleitung:

Die Frage nach der staatsrechtlichen Natur unserer Schutzgebiete deckt sich mit der anderen Frage: in welchem Verhältnis stehen die Schutzgebiete zum Reiche? Von den Kardinalfragen der noch so jungen Wissenschaft unseres Kolonialrechts ist die vorgenannte fast die einzige, auf die heute eine klare und unzweideutige Antwort gegeben werden kann.

Umsomehr ist es zu bedauern, daß noch immer das entweder vollständig mangelnde oder doch unklare Bewußtsein von dem engen Bande, das Kolonien und Mutterland miteinander verknüpft, in weiten Kreisen den Grund abgibt für eine geradezu unverantwortliche Gleichgiltigkeit in kolonialen Dingen — selbst bei solchen, die in erster Reihe dazu berufen wären, auch hier als an einer vaterländischen Pionierarbeit mitzuwirken.

Im Folgenden soll ein Überblick geboten werden über die wissenschaftliche Behandlung, die man der Frage nach der staatsrechtlichen Natur unserer Kolonien im Laufe der Zeit hat zuteilwerden lassen. Auf den Streit der Meinungen soll nur da näher eingegangen werden, wo er noch nicht beendigt ist.

Um aber für die Untersuchung des Verhältnisses der Schutzgebiete zum Reich in seinen verschiedenen Beziehungen die gehörigen Grundlagen zu gewinnen, ist es vorerst erforderlich, den Anfängen der deutschen Kolonisation nachzugehen, um dabei gleichzeitig die historische Entstehung der Ausdrücke „Schutzgebiet“, „Schutzgewalt“ usw. zur Erörterung zu bringen. Alsdann aber muß noch gezeigt werden, daß der Erwerb der Schutzgebiete, weil durch ihn ihr Abhängigkeitsverhältnis zum Reiche begründet wurde, seitens des deuschen Reiches ein völkerrechtlich wie staatsrechtlich giltiger war. — Damit legen wir die Grundlagen zu unserer eigentlichen Abhandlung.

A. Grundlagen.

I.

1. Die ersten deutschen Kolonialunternehmungen wurden von privater Seite in die Wege geleitet. Nur zögernd konnte sich das deutsche Reich entschließen, in eine aktive Kolonialpolitik einzutreten, um einerseits wirtschaftlich den übrigen Großmächten nicht nachstehen zu müssen, andererseits aber auch seiner politischen Stellung als Weltmacht in außereuropäischen Ländern die gebührende Achtung zu verschaffen. Nachdem daher die ersten kolonialen Erwerbungen auf deutscher Seite von Kaufleuten und Handelsgesellschaften geschehen waren — und erst, nachdem man die Erfahrung gemacht hatte, daß diese privaten Unternehmungen in administrativer Hinsicht versagten, trat die Reichsregierung aus ihrer passiven Rolle, die sie bisher in kolonialen Dingen gespielt hatte, heraus; jedoch noch immer nicht mit kraftvollem,

entscheidendem Schritt, sondern mit ängstlicher Vorsicht. Ihr kolonialpolitisches Programm charakterisierte sich zunächst in der Stellung, welche das Reich zu den Kolonialgesellschaften einnehmen sollte. Die Regierung beginnt, den kolonialen Bestrebungen des deutschen Kaufmanns auf außereuropäischem Boden zu folgen und ihm dabei schützend zur Seite zu stehen. Die Erklärung des Fürsten Bismarck vom 24. April 1884 setzt der Reichskolonialpolitik den Grundstein. Danach übernimmt das deutsche Reich den Schutz über den im Eigentum der „deutschen Kolonialgesellschaft für Südwestafrika" stehenden afrikanischen Küstenstrich.

Zu Beginn seiner Kolonialpolitik übte das Reich die ihm über seine Kolonien zustehende Gewalt nicht selber aus, sondern stattete zu diesem Zwecke Kolonialgesellschaften mit staatlichen Hoheitsrechten quoad exercitium aus. Diese Übertragung von Hoheitsrechten geschah durch die Verleihung sog. „Schutzbriefe". Den ersten Schutzbrief erteilte Kaiser Wilhelm I. am 27. Februar 1885 der „Gesellschaft für deutsche Kolonisation," deren Ländereien in Ostafrika dadurch unter die „Oberhoheit" des Reiches und „in kaiserlichen Schutz" genommen wurden.

Das hierdurch zwischen dem Reich und dem betr. Kolonialgebiet hergestellte Verhältnis wird „Schutzgewalt" genannt. Weiterhin hat die deutsche Amtssprache den Ausdruck „Schutzgebiet" geprägt für diejenigen überseeischen Territorien, auf die sich jene Gewalt bezieht. Unsere Schutzgebiete sind aber nichts anderes als das, was man gewöhnlich unter „Kolonien" zu verstehen pflegt. Kolonien aber sind solche, meist überseeische Besitzungen von Kulturstaaten, welche den Zweck haben, insbesondere den handelspolitischen und wirtschaftlichen Interessen des besitzenden Staates, den man als Mutterland bezeichnet, zu dienen.

Im Interesse der Kräftigung der sog Schutzgewalt lag es, daß sich mit der „Deutsch-ostafrikanischen-Gesellschaft" und der „Neu Guinea-Compagnie" bereits die Zahl derjenigen Kolonialgesellschaften erschöpfte, denen im Wege kaiserlicher Schutzbriefe öffentlich rechtliche Befugnisse vom Reiche übertragen wurden. Denn gar bald stellte sich die Undurchführbarkeit und Unzweckmäßigkeit des zu Anfang aufgestellten Programms heraus, die Ausübung der staatlichen Hoheitsrechte, insbesondere die ganze Verwaltung den Kolonialgesellschaften zu überlassen. So sind ihnen denn auch nach und nach die öffentlich rechtlichen Befugnisse auf dem Vertragswege wieder entzogen worden. Heute übt das Reich alle Staatshoheitsrechte in den Kolonien selbst aus. Eine kleine Modifikation gilt nur noch bezüglich der Marschallinseln gemäß dem Vertrag vom 21. Januar 1888 mit der Jaluitgesellschaft; letzterer ist nämlich in Verwaltungsmaßregeln, besonders hinsichtlich der Besteuerung eine beratende Stellung eingeräumt. Die Verwaltung wird aber auch hier durch kaiserliche Beamte geführt, allerdings auf Kosten der Jaluitgesellschaft.*)

Diese ganze Entwicklung gibt uns eine Erklärung dafür, wie es kommt, daß wir heute noch in der amtlichen Sprache, in Kolonial-Gesetzen und -Verordnungen den Ausdrücken: „Schutzgebiet" „-Gewalt" 2c. begegnen, Ausdrücke, die man besser abschaffen sollte, da sie immer wieder zu falschen Schlußfolgerungen über die rechtliche Bedeutung ihres Inhaltes Veranlassung geben.

*) Auch hier hat man inzwischen Wandel geschaffen; seit dem 1. April 1906 hat das Reich die Verwaltung auf eigne Kosten übernommen. Gemäß der kaiserl. Verordnung vom 18. Januar 1906 ist das Schutzgebiet der Marshall-, Brown- und Providenceinseln mit dem 1. April 1906 mit der Inselgruppe der Karolinen, Palau und Marianen vereinigt worden.

2. Ein Ausdruck muß noch fixiert werden: der Ausdruck „Schutzvertrag". Gewinnt man ein Verständnis für die historische Entstehung der Worte: „Schutzbrief", „Schutzgebiet", „Schutzgewalt" aus der Beobachtung der Stellung, welche das Reich im Laufe der Zeit zu den Kolonialgesellschaften einnahm, so beantwortet sich die Frage nach der Entstehung des Ausdruckes „Schutzvertrag" gleichzeitig mit der Frage: „wie stellte sich das Reich zu den eingeborenen Häuptlingen?"

Auch hier macht sich wiederum das zögernde Moment in den Anfängen deutscher Kolonialpolitik bemerkbar. Wir begegnen nicht einer vollständigen Vernichtung etwa schon vorhandener Machtbildungen und der sofortigen Aufrichtung einer starken Staatsgewalt, im Gegenteil, man paktiert überall da, wo sich überhaupt eine irdendwie geartete staatsähnliche Autorität vorfindet. Zuerst die privaten Unternehmungen einzelner Kaufleute und von Handelsgesellschaften, — später das Reich schließen bei ihrem Kolonialerwerb mit den eingeborenen Häuptlingen sog. „Schutzverträge" ab. Ihre rechtliche Bedeutung mag vorderhand dahingestellt bleiben, für die historische Entwicklung der Stellung des Reiches zu den Häuptlingen, für die Entwicklung der inneren Kolonisation des Reiches muß aber hervorgehoben werden, daß ihr Inhalt das Bestreben der Reichsregierung erkennen läßt, in Ausübung ihrer sogenannten „Schutzgewalt" sich vorläufig große Zurückhaltung aufzuerlegen. Demgemäß zielen die Verträge in der Hauptsache nur ab auf einen wirksamen Schutz der Interessen aller weißen Kolonisten, während andererseits die Regelung innerer Verhältnisse möglichst den eingeborenen Häuptlingen überlassen bleibt. — — Inzwischen aber hat sich das Reich auch der Angelegenheiten der eingeborenen Bevölkerung immer energischer angenommen, und auch hier wurde die sogenannte Schutzgewalt des Reiches mehr und mehr zur konsolidierten Staatsgewalt und ist es heute fast vollständig.

II.

Die Frage, ob der Erwerb unserer Kolonien in rechtlich giltiger Weise erfolgt ist, hat nach völkerrechtlicher wie nach staatsrechtlicher Hinsicht lebhafte Erörterung gefunden.

Was der völkerrechtliche Erwerbstitel für unsere Kolonien anbetrifft, so ist er bei den meisten der originäre der Okkupation, bei einzelnen der derivative des völkerrechtlichen Vertrages.

Gleich vorab muß ferner festgestellt werden, daß:

a) den bereits oben erwähnten „Schutzverträgen" mit den eingeborenen Häuptlingen,

b) den mit anderen Kolonialmächten abgeschlossenen Verträgen

die rechtliche Bedeutung eines Erwerbstitels für unsere kolonialen Erwerbungen nicht beigemessen werden kann.

Was zunächst die letztgenannten, internationalen Verträge anbelangt, so haben sie einmal den Zweck, den bereits geschehenen Inbesitznahmen in überseeischen Ländern die völkerrechtliche Anerkennung von seiten der übrigen Vertragsmächte zu verschaffen, andererseits den, die Abgrenzung der sogenannten „Interessen-" oder „-Machtsphären" herbeizuführen.

Die sogenannten Schutzverträge aber pflegen fast neben jeder kolonialen Erwerbung durch Okkupation einherzugehen. Man kann daher eine solche Okkupation herrenlosen Gebietes immerhin eine „vertraglich modifizierte Okkupation" nennen,

wie Köbner es tut (in Kohlers Enz. II, 1083), — im Gegensatz zur „reinen Okkupation“ solcher Gebiete, in denen man eine irgendwie organisierte Staatsgewalt nicht einmal in rohen Anfängen vorfand. Weiterhin ist zu berücksichtigen, daß es sich um eine mehr friedliche Okkupation handelt, nicht um eine kriegerische Eroberung (debellatio), eine Folge der vorangegangenen Kolonisation durch die Handelsgesellschaften, der sich die Kolonisation des Reiches erst anschloß. Falsch aber ist es, aus der Tatsache eines Abschlusses von sogenannten Schutzverträgen das Vorliegen einer Gebietsabtretung seitens der eingeborenen Stammesoberhäupter an das deutsche Reich entnehmen zu wollen. Dies tat Joel. Dabei betrachtete er die wilden Stämme als dem deutschen Reiche ebenbürtige Gegenkontrahenten. „Der Gegenkontrahent könne ein Staat mit unentwickelter politischer Organisation sein, wie dies beispielsweise bei den unter Häuptlingen geeinigten afrikanischen Stämmen der Fall sei.“ (Annalen 1887; S. 195). Auch Laband drückt sich darüber nicht bestimmt genug aus. Zwar sagt er (Staatsr. II; 275): durch die Schutzverträge sei die Schutzgewalt allerdings nicht in dem Sinne begründet, daß die Rechte des Reiches von denen der einheimischen Häuptlinge abgeleitet, von den Häuptlingen dem Reiche übertragen worden seien. Wenn er aber bezüglich der afrikanischen Schutzgebiete (a. a. O. 266) behauptet: hier gäbe es eine einheimische Staatsgewalt; es hätten hier Protektions- und Ländererwerbsverträge über zusammenhängende Distrikte mit Häuptlingen abgeschlossen werden können“ und den afrikanischen Ländern die Südseeländer gegenüberstellt mit den Worten: „diese Länder und Völker waren i. S. des Völkerrechts herrenlos“, so trifft letzteres u. E. ebensogut auf die afrikanischen Länder zu; die Häuptlingsrechte waren nicht solche territorialer Herrschaft, und daher kann ihre Gewalt nicht als eine Staatsgewalt bezeichnet werden. Daraus folgt aber weiter, daß sie nicht dem Reiche als ebenbürtige Vertragskontrahenten gegenübertreten konnten, um mit ihm Verträge abzuschließen zwecks Abtretung von Hoheitsrechten, die ihnen selbst nicht einmal zukamen.

Wenn man nun auch heute fast allgemein den sogenannten Schutzverträgen nicht die rechtliche Bedeutung eines Erwerbstitels für die kolonialen Gebiete beimißt und man hinsichtlich der in Betracht kommenden Länder den völkerrechtlich giltigen Erwerb allein in der gehörig vollzogenen Occupation begründet sieht, so darf man doch auch nicht, ins entgegengesetzte Extrem verfallend, die sogenannten Schutzverträge „Scheingeschäfte“ nennen. Von ihnen sagt nämlich Adam (Archiv für öff. Recht 1891; 251) sich auf v. Holtzendorff stützend: „Was für ein Wert solchen Konstatierungen zukommt, erhellt übrigens aus dem eignen Zugeständnis der Urkunden z. B. der von Dr. Peters mit den ostafrikanischen Sultanen aufgenommenen Vertragsurkunden, wonach jene Machthaber sich durch Übermittlung oder Zusicherung von Geschenken, die in ihren Augen ihren ganzen Herrschaftsbesitz aufwogen, zum Abschlusse der Verträge bestimmen ließen.“ Jene Cessionsverträge erscheinen ihm deshalb nur als „Scheinverträge“. Mit Recht wirft Laband (a. a. O. 275) dieser Ansicht vor, sie imputiere dem Kaiser und seinen Vertretern ein doloses Verhalten, den wissentlichen Abschluß von Scheingeschäften, die fraudulose Erteilung unwirksamer Versprechungen.

Haben demnach die sogenannten Schutzverträge auch keine Bedeutung für das Außenverhältnis, d. h. für das Verhältnis des deutschen Reiches gegenüber dritten Staaten in bezug auf seine kolonialen Erwerbungen, so darf doch die rechtliche

Bedeutung, die ihnen zukommt im Innenverhältnis d. h. im Verhältnis des Reiches als Kolonialmacht einerseits und den eingeborenen Häuptlingen andererseits, nicht in dieser Weise unterschätzt werden. Diese ihre Bedeutung aber ist: der rechtsförmliche Ausdruck des anfänglich gehegten kolonialpolitischen Grundgedankens, die Regelung der Eingeborenenverhältnisse möglichst diesen selbst zu überlassen, und zwar in der Weise, daß ihren Stammesoberhäuptern weitreichende Privilegien gewährt wurden. — Meyer nennt die von Köbner treffend bezeichnete vertraglich modifizierte Occupation eine „Occupation auf Grund einer vorhergegangenen Vertragschließung“. (Rechtl. Stellung d. d. Schutzg. 31). Er meint, man müsse bei der Frage nach dem Rechtstitel unterscheiden: der völkerrechtlichen Gemeinschaft gegenüber erfolge der Erwerb auf Grund des Rechtstitels der Occupation; — den eingeborenen Stämmen gegenüber auf Grund der sog. Schutzverträge. Dem ist entgegenzuhalten, daß doch der originäre Erwerbsgrund den derivativen ausschließen muß, und ich nicht einmal den ersteren, einmal den letzteren annehmen kann, jenachdem ich den Erwerber einem anderen Personenkreis gegenüberstelle.

Aus alledem ergibt sich als Schlußfolgerung:

α) Man kann die Schutzverträge wohl als Vorläufer der Inbesitznahme von kolonialen Ländern ansehen. Eigentlicher Erwerbstitel aber ist einzig und allein die Occupation. Zum Erwerbe der Souveränität ist immer noch die staatliche Besitzergreifung notwendig.

β) Die Hauptbedeutung der Schutzverträge liegt, wie soeben ausgeführt, im Innenverhältnis.

γ) Nach Außen kann man ihnen höchstens die Bedeutung zuschreiben, daß sie für den abschließenden Staat ein Vorzugsrecht hinsichtlich der Besitznahme gegenüber allen anderen zivilisierten Nationen begründen.

1) — Auf dem so geschilderten rechtlichen Wege sind durch Occupation erworben:

a) durch reine Occupation: Neu-Guinea, das Bismarck-Archipel und die Salomon-Inseln.

b) durch vertraglich modifizierte Occupation: sämtliche afrikanische Kolonien, ferner die Marshall- und Samoa-Inseln.

Bestritten ist die Behauptung, daß der Erwerbstitel der Occupation vorliege bei dem ostafrikanischen Schutzgebiet und bei den Samoa-Inseln. — — Bei Ostafrika ergibt sich die Schwierigkeit daraus, daß hier als Vermittlungsglied des kolonialen Erwerbs seitens des Reiches die deutschostafrikanische Gesellschaft dazwischentritt. Es fragt sich hier: welche Stellung nehmen solche Kolonialgesellschaften vom juristischen Gesichtspunkte aus betrachtet, ein? Eine ältere Doktrin sah sie als Staaten an. (vgl. insbes.: Joel: Annalen 1887; 195 — und: Pann: Recht der deutschen Schutzherrlichkeit; Wien 1887; S. 22). Es ist jedoch nicht richtig anzunehmen, die Kolonialgesellschaften seien Staaten gewesen, woraus dann weiter gefolgert wird, sie hätten in völkerrechtlichen Verträgen ihre Hoheitsrechte an das Deutsche Reich abgetreten; denn:

a) im Sinne des Staatsrechts waren sie noch keine Staaten; es fehlte ihnen die Gebietshoheit. Ihre Gebietserwerbsakte fallen unter das Privatrecht.

b) Um Staaten im völkerrechtlichen Sinne sein und danach völkerrechtliche Verträge mit anderen Staaten abschließen zu können, hätten sie der Anerkennung der völkerrechtlichen Gemeinschaft bedurft.

Die rechtliche Stellung der Kolonialgesellschaften in damaliger Zeit charakterisiert treffend Florack. (Die Schutzgebiete; Tübingen 1905; S. 11.). Er nennt sie Beauftragte des Reiches, woraus fernerhin folge: daß die Souveränität direkt mit Erteilung des Schutzbriefes an das Reich überging. Daraus ergibt sich auch die rechtliche Bedeutung der Verträge, die das Deutsche Reich in späteren Jahren mit den Kolonialgesellschaften abschloß, und in denen die letzteren auf ihre Hoheitsrechte verzichteten. „Sie stellen sich nicht etwa als Souveränitätsübertragung an das Reich, sondern lediglich als Entziehung des Auftrags dar." Ostafrika ist demnach auch durch Occupation erworben mit alleiniger Ausnahme des vom Sultan von Sansibar hinzuerworbenen Teiles.

Bestritten ist endlich, welcher Art der Erwerbsgrund für die Samoa-Inseln sei. — Hier vollzog sich die Entwicklung der deutschen Staatsgewalt in drei Stadien:

a) Das erste Stadium hat zur Grundlage sogenannte „Freundschaftsverträge" vom 3. und 5. Juni 1877 und vom 24. Januar 1879, die mit dem sog. „Königreich Samoa" abgeschlossen wurden. Sie haben zum Gegenstand die Stellung der deutschen Kaufleute in Samoa. Gleiche Verträge schlossen England und die Vereinigten Staaten von Nordamerika ab.

b) Die zweite Epoche beginnt mit der von den drei vorgenannten Mächten zur Abstellung immer wiederkehrender Zwistigkeiten vereinbarten Generalakte der Samoakonferenz zu Berlin vom 14. Juni 1889, wodurch ein sog. gemeinschaftliches Protektorat geschaffen wurde.

c) Der heutige Zustand wurde herbeigeführt durch Aufteilung des gemeinschaftlichen Protektorats durch den deutsch-englischen Vertrag vom 14. November 1898, welchem die Vereinigten Staaten zustimmten. Durch Erlaß vom 17. Februar 1900 nahm der Kaiser die dem Deutschen Reich zugeteilten, westlich des 171. Längengrades von Greenwich gelegenen Inseln der Samoa-Gruppe in seinen Schutz. Mit dem 1. März 1900 sind sie in deutschen Besitz übergegangen. — —

Es fragt sich nun, was für eine rechtliche Bedeutung man diesen, für die Entwicklung deutscher Machtausdehnung in Samoa grundliegenden Tatsachen beizulegen hat.

a) Die sog. Freundschaftsverträge sind als Schutzverträge im oben erläuterten Sinne und als nichts mehr anzusehen.

b) Das „gemeinschaftliche Protektorat" stellt sich nicht als ein völkerrechtliches Protektorat, sondern als Condominat dar. Eine rechtlich viel zu wichtige Stellung gibt Laband den sog. Freundschaftsverträgen und den Vereinbarungen der Samoaakte, wenn er (a. a. O. 276) bemerkt, durch deren Abschluß sei Samoa als unabhängiger Staat in die Völkerrechts-Gemeinschaft der zivilisierten Staaten aufgenommen worden.

c) Die Aufteilungsverträge sind keine Abtretungsverträge, sondern verwandeln Deutschlands bisherige Mitherrschaft bezgl. der Inseln Sawai und Upolu in Alleinherrschaft.

In Samoa besteht keine andere Macht mehr neben oder unter dem Reiche. „Im Augenblick der deutschen Occupation war ein einheimischer Herrscher mit wirklichen Machtbefugnissen weder rechtlich noch tatsächlich vorhanden.“ (Köbner a. a. O. 1086) — Weiterhin stehen dem Reiche heute mehr Rechte zu als das „gemeinschaftliche Protektorat“ s. Z. auszuüben in der Lage war, und die wir heute nur ausüben könnten, wären wir Zessionare desselben. Mit der Occupation unter Vornahme der üblichen symbolischen Akte und durch tatsächliche Einrichtung einer Verwaltung erwarb das Deutsche Reich die volle Souveränität über die beiden Inseln.

2) — Kraft derivativen Erwerbstitels sind vom Reiche erworben:

a) ein Küstenstrich von Ostafrika und die Insel Mafia von dem völkerrechtlich anerkannten Sultan von Sansibar. (Vertr. v. 27./28. Okt. 1890).

b) die Karolinen, Palau und Marianen durch Vertrag mit Spanien (12. Februar 1899; 30. Juni 1899).

c) Kiautschou. Hier beruht der Erwerb auf einem mit China am 6. März 1898 abgeschlossenen Vertrage.

Dabei kommt man zu verschiedenen Ergebnissen hinsichtlich der Frage, ob wirklich eine Abtretung vorliege oder nicht, — staatsrechtlich ausgedrückt: ob die Souveränität über Kiautschou beim Reiche sei oder noch bei China —, jenachdem man das juristische Schwergewicht auf das Vorhandensein eines **Pacht**-Vertrages legt oder auf den Inhalt des Art. III des Vertrages, wonach China für die Dauer von 99 Jahren ausdrücklich auf die Ausübung aller Hoheitsrechte verzichtet und dieselben an Deutschland übertragen hat.

— Daß es sich dabei zunächst um einen völkerrechtlichen Vertrag und nicht um einen solchen privatrechtlicher Natur handelt, bestreitet niemand.

Keine Abtretung der Gebietshoheit und damit der Souveränität lassen gelten: Laband, Rehm, Jellinek. — Laband sagt zwar, dem deutschen Reiche stünden alle Rechte der Staatsgewalt „zur Ausübung“ zu und bezeichnet das noch bestehende Recht des Kaisers von China als ein „nudum jus“, spricht aber doch von einem eventuellen Heimfallsrecht nach Ablauf der 99 Jahre, ein Zeichen, daß er im Ernste einen Verzicht Deutschlands auf sein dortiges Recht nicht für ausgeschlossen hält und daß er einen verschleierten Abtretungsvertrag nicht gelten läßt. Rehm betont (Allg. Staatslehre; 82), Kiautschou sei chinesisches Staatsgebiet geblieben und das Deutsche Reich habe nur das Recht auf Vertretung Chinas in Ausübung seiner Staatsgewalt hierüber. Ebenso Jellinek (Jur. Zeitung 1898; 254), der übrigens für Kiautschou einen neuen völkerrechtlichen Erwerbstitel zu konstruieren versucht. Er hält es nämlich für höchstwahrscheinlich, daß der englische Pachttypus (lease) dem Vertrage mit Deutschland zugrunde gelegt wurde. Demgegenüber bestreitet Köbner (a. a. O. 1086; 1087 Anm. 2), daß die Engländer jenen lease-Begriff nach China gebracht hätten, jener Begriff besitze vielmehr im Liegenschaftsrechte Chinas von alters her eine erhebliche Bedeutung, und zwar in einem Sinne, der dem Eigentumbegriff viel näher kommt, als dies nach europäischer Rechtsanschauung der Fall sei. Unter starker Betonung der Tatsache, daß das Kiautschou-Gebiet durch Erlaß des Kaisers vom 27. April 1898 genau ebenso wie die anderen kolonialen

Erwerbungen Deutschlands zum „Schutzgebiet“ erklärt worden sei, läßt Köbner alsdann alles, was seitdem deutscherseits zur Regelung der Rechtsverhältnisse daselbst geschehen ist, mit Macht dafür sprechen, daß dem deutschen Reiche die unbedingte und ausschließliche Souveränität hinsichtlich aller Bewohner des Gebiets zustehe (a. a. O. 1087). In diesem Sinne ist auch Florack rechtzugeben, wenn er (a. a. O S. 13) meint, daß bei der Beurteilung der hier behandelten Fragen die tatsächlichen Dinge ein gewichtiges Wort mitsprechen. Jedenfalls aber übt Deutschland seine Hoheitsrechte in Kiautschou nicht als Vertreter Chinas aus, sondern zu eignem Recht. Auch wird niemand an eine Rückübertragung des Gebiets, an einen „Heimfall“ der Hoheitsrechte nach 99 Jahren denken. Demnach geben wir denen Recht, die im letzten Ende den sog. Pachtvertrag als einen Abtretungsvertrag ansehen, mag man auch immerhin den Fall einer „verschleierten Abtretung“ für vorliegend erachten (Stengel: Rechtsverhältnisse der Schutzgeb. S. 23).

Halten wir uns die im Vorhergehenden für die einzelnen Kolonien nachgewiesenen völkerrechtlichen Erwerbstitel vor Augen und nehmen dazu die Tatsache, daß überall da, wo es sich um originären Erwerb handelt, auch die völkerrechtlich vorgeschriebenen Formen der Occupation: sowohl die üblichen symbolischen Handlungen (Flaggenhissung 2c.), als auch die tatsächliche Organisation einer deutschen Verwaltung gewahrt blieben, so gelangt man zu dem Ergebnisse: Alle sogenannten Schutzgebiete hat das deutsche Reich in völkerrechtlich giltiger Weise erworben und in allen steht ihm die Souveränität kraft eignen Rechtes zu.

Was nun die Frage anbetrifft, ob das deutsche Reich **staatsrechtlich** befugt war zur kolonialen Erwerbung und zur Begründung der Schutzgebiete, so steht ihm diese Befugnis zweifellos zu; denn: einmal ist das Reich ein völkerrechtlich anerkannter Staat, sodann aber spricht die Reichs-Verf. bei Verteilung der Reichs- und der Einzelstaats-Kompetenzen in Art. 4; Z. 1 „die Kolonisation“ dem Reiche zu und überträgt ferner in Art. 11, Abs. 1 dem Kaiser die Ausübung der völkerrechtlichen Vertretung des Reichs. Der Kaiser war demnach befugt, die zur Erwerbung der Schutzgebiete erforderlichen Akte vorzunehmen. Daher scheint es uns auch nicht erforderlich zu sein, daß jeder Kolonialerwerb im Wege der Reichsgesetzgebung vor sich zu gehen hat. Der Erwerb bisher fremder Länderstriche ist ein völkerrechtlicher Akt, und ihm ist mit der Vornahme der entsprechenden Handlungen seitens des Kaisers Genüge geschehen. Eine andere Frage ist es, ob nicht tatsächlich häufig die Zustimmung von Reichstag und Bundesrat erforderlich sein wird, wenn die Reichsfinanzen in Mitleidenschaft gezogen werden.

B. Verhältnis der sogenannten Schutzgewalt zur Reichsstaatsgewalt.

Wenn bei der Darlegung der Erwerbstitel für die einzelnen Kolonien schon die Behauptung aufgestellt wurde, dem Reiche stehe die volle Souveränität über die sog. Schutzgebiete zu, so ist dieser Satz, mag er auch heute die herrschende Meinung aussprechen, keineswegs immer unbestritten geblieben, und so bedarf es hier einer kurzen Abrechnung mit entgegengesetzten Ansichten.

Wie wir schon sahen, fällt der Ausdruck „Schutzgebiet“ jedenfalls unter den Oberbegriff: „Kolonie“. Weiterhin wird auch jeder zugeben, daß das sog. „Mutterland“, unser deutsches Reich, und jene Gebiete, die es in überseeischen Ländern erworben hat, und die wir in der Amtssprache „Schutzgebiete“ zu nennen pflegen, in einem gewissen Abhängigkeitsverhältnis zueinander stehen. Dieses Ab-

hängigkeitsverhältnis, das wir vorhin haben entstehen sehen, bedarf noch einer Untersuchung hinsichtlich seiner rechtlichen Natur: ist es völkerrechtlicher oder staatsrechtlicher Natur?

Was nun die Art und Weise der Untersuchung anbetrifft, so ist es u. E. grundfalsch, aus den Ausdrücken: „Schutzgebiet", „Schutzgewalt", die dem Wort: „Schutzbrief" nachgebildet wurden, den man für die an Kolonialgesellschaften gerichteten kaiserlichen Dekrete erfand, irgend etwas entnehmen zu wollen, was für die rechtliche Natur dessen, was sie besagen wollen, bedeutsam wäre. Das Gleiche gilt von dem Ausdruck „Oberhoheit", der uns z. B. gleich in dem ersten Schutzbrief, den Wilhelm I. am 27. Febr. 1885 verliehen hat, entgegentritt. Bei der Entstehung aller dieser Ausdrücke spielt u. E. der Einfluß der tatsächlichen Verhältnisse, unter denen sie geprägt wurden, die allererste Rolle, ohne daß man daran dachte, damit auch ihren juristischen Inhalt treffend zu fixieren. Völkerrechtlich ist die Bedeutung des Schutzbriefes: die Kundgebung geschehener Occupation von Länderdistrikten, die bisher herrenlos waren.

Daß das Wort „Schutz" in allen einschlägigen Wortzusammensetzungen wiederkehrt, entspricht durchaus den tatsächlichen Verhältnissen, wie diese bei Beginn der deutschen Kolonisation lagen. Da war ein wirksamer Schutz von seiten des Reiches die unbedingte Voraussetzung jeder kolonisatorischen Tätigkeit der Ansiedler, der einzelnen Kaufleute wie der Handelsgesellschaften. Darum sind uns die Ausdrücke: „Schutzgewalt" u. s. f. in ihrer Entstehung aus den Anfängen der Reichskolonialpolitik ebenso verständlich, wie sie bezgl. ihres juristischen Inhalts nichtssagend, ja direkt irreführend sind.

I.

Die Schutzgewalt ist nicht etwas von der Staatsgewalt Verschiedenes. —

1. — Die Theorie des völkerrechtlichen Protektorats.

Am wenigsten richtig würde man das Abhängigkeitsverhältnis zwischen dem deutschen Reich und den sog. Schutzgebieten charakterisieren, wollte man es als ein völkerrechtliches Protektorat bezeichnen. Vertritt auch heute niemand mehr diese Ansicht, so ist sie doch von zwei Schriftstellern in den Jahren aufgestellt worden, da wir unsere ersten kolonialen Erwerbungen machten, und hat in der Folgezeit eine große Streitlitteratur hervorgerufen, in der die Gegner selbst bei ihrem Eintreten für die staatsrechtliche Natur der sog. Schutzgewalt diese selbst in der verschiedensten Weise variierten.

Unter einem völkerrechtlichen Protektorat versteht man die völkerrechtliche Verbindung zweier Staaten, eines sog. Oberstaats, der vollsouverän ist, mit einem sog. Unterstaat, der in seiner Geschäftsfähigkeit beschränkt oder gar geschäftsunfähig ist. Der Oberstaat übernimmt den Schutz des Unterstaats dritten Staaten gegenüber. Dafür erhält er Einfluß auf die Leitung der auswärtigen Angelegenheiten des Unterstaates. Immer aber muß der Unterstaat noch Staat sein, und es darf daher die Beschränkung seiner Souveränität inhaltlich nicht so weit gehen, daß er seine Staatsnatur verliert.

Sofort sieht man, daß ein rechtliches Verhältnis eben geschilderter Art zwischen dem Reiche und unseren Kolonien nicht obwalten kann. Die gegenteilige Ansicht,

die von Joel (a. a. O. 193ff.) und Pann (a. a. O. 25ff) vertreten wurde und die schon sehr häufig eine bis ins Einzelne gehende Widerlegung gefunden hat, beruht teilweise auf Deduktionen, die wir bereits im ersten Teile unserer Abhandlung als unrichtig verworfen haben. Nur einige der markantesten Sätze, die zu der irrtümlichen Meinung hingeführt haben, mögen noch hervorgehoben werden!

Einmal geht Joël von dem Satze aus: die Schutzgebiete sind staatsrechtlich Ausland. (Vgl. unten!) Sodann zieht er (a. a. O. 194) den Schluß: „die Schutzgewalt ist eine dem deutschen Reich über ein ausländisches Gebiet zustehende Staatsgewalt, welche durch bestimmte vertragsmäßige Hoheitsrechte anderer dies Gebiet beherrschender Rechtssubjekte beschränkt, im Übrigen aber uneingeschränkt ist." — Dazu ist zu bemerken: eine einem Staate über ein „ausländisches" Gebiet zustehende „Staats"-Gewalt ist ein nonsens! Die Souveränität eines Staates kann sich nur über das Staatsgebiet selbst erstrecken. Ferner: ein Gebiet, welches der Staatsgewalt eines Staates unterworfen ist, kann umgekehrt nicht Ausland sein. — Was aber die Hoheitsrechte anderer Rechtssubjekte angeht, die die Staatsgewalt des deutschen Reiches in den Schutzgebieten beschränken sollen, so existieren solche überhaupt nicht. Die Annahme ihres Vorhandenseins beruht auf der oben widerlegten Voraussetzung, die sog. Schutzgewalt bezw. das „Protektorat" sei zur Entstehung gelangt durch Verträge mit den eingeborenen Häuptlingen bezw. den Kolonialgesellschaften. — — Endlich widerlegt sich Joël u. E. dadurch selbst, daß er, um seine Behauptung aufrecht erhalten zu können, sich genötigt sieht, an dem an und für sich losen, völkerrechtlichen Bande des „Protektorats" immerfort herumzumodeln, insbesondere den Einfluß des Reiches auf die Schutzgebiete nicht auf äußere Dinge völkerrechtlicher Natur zu beschränken, sondern auch in innere Verhältnisse stark eingreifen zu lassen, was dem oben gegebenen Begriff des völkerrechtlichen Protektorats durchaus widerspricht. Demnach legt er dem Verhältnis zwischen Reich und Kolonien einen völkerrechtlichen, wie staatsrechtlichen Charakter bei. Wie soll aber zu gleicher Zeit zwischen zwei Staaten ein völkerrechtliches und staatsrechtliches Verhältnis bestehen können? — Joël gibt freilich selbst zu, der Grundsatz, daß die Schutzgebiete Ausland seien, habe auf dem Gebiete der Rechtspflege eine erhebliche Ausnahme erfahren. Diese „Ausnahme" scheint uns aber so wichtig, daß sie zusammen mit dem (a. a. O, 207) ausgesprochenen Satze: „das Reich sei befugt, alle staatlichen Aufgaben in den Schutzgebieten zu erledigen und die zu ihrer Durchführung erforderlichen Herrschaftsrechte auszuüben", wohl geeignet ist, gerade das Gegenteil von dem zu beweisen, was Joël mit ihr beweisen will: daß die sog. Schutzgewalt nichts anderes ist als die volle Staatsgewalt.

Pann begründet seine Protektoratstheorie im wesentlichen mit dem Satze, daß die souveräne Macht des deutschen Reiches in der Linie der inneren Angelegenheiten der Schutzgebiete mangels territorialer Einheit der Schutzgebiete mit dem Reichskörper nicht zur Betätigung gelange. (a. a. O. 25).

Also auch hier wieder als Ausgangspunkt der Grundsatz: die Kolonien seien Ausland. — Hinzu kommt die Behauptung voller innerer Selbständigkeit der Schutzgebiets-„Staaten". Als solche „Staaten" werden die Eingeborenen-Stämme wie die Kolonialgesellschaften angesehen, wobei von letzteren gesagt wird, daß „sie die Stellung von Selbstverwaltungskörpern einnehmen und in dieser Eigenschaft mit Ausnahme der Rechtspflege ihre inneren Angelegenheiten kraft eigenen Rechts vollkommen unabhängig zu regeln befugt erscheinen." Wie bereits hervorgehoben

sind aber die Kolonialgesellschaften nur als Beauftragte des Reichs aufzufassen, denen die zur Ausübung überlassenen Hoheitsrechte jederzeit wieder entzogen werden können. Ferner steht dem Reich nicht nur die Gerichtsbarkeit, sondern die gesamte innere Verwaltung zu. Wenn Pann meint, durch die Ausnahme, daß von der inneren Verwaltung die Gerichtsbarkeit dem Reiche vorbehalten sei, „erhalte seine Ansicht über den rechtlichen Inhalt der deutschen Schutzherrlichkeit ihre offizielle Bestätigung", so heißt das die tatsächlichen Verhältnisse auf den Kopf stellen. In keiner Weise läßt sich die juristische Natur der Schutzgebiete als Staaten rechtfertigen, sei es, daß man die Kolonialgesellschaften oder die Eingeborenen-Stämme als solche ansieht. Letztere sind es, wie bereits oben gezeigt, nicht, weil die Häuptlingsherrschaft nur eine personale ist. Sind die Kolonien aber keine Staaten, dann kann man sie auch nicht als „Unterstaaten" dem Abhängigkeitsverhältnis des völkerrechtlichen Protektorats einfügen. Ein völkerrechtliches Protektorat kann aber nur zwischen zwei Staaten bestehen.

Die Schutzgewalt ist also nicht völkerrechtlicher Natur.

2. Die Theorie des staatsrechtlichen Protektorats.

Das Abhängigkeitsverhältnis zwischen dem Reich und den Kolonien, Schutzgewalt genannt, kann nach Vorstehendem nur staatsrechtlicher Natur sein. Daraus ist auch ersichtlich, wie wenig der Ausdruck „Schutzgewalt" juristisch das Gemeinte trifft, und daß man einen Fehlweg gehen würde, wenn man sich zur juristischen Erklärung des Verhältnisses zwischen Mutterland und Kolonie an diesen und verwandte Ausdrücke festklammern und bei der Untersuchung von ihnen ausgehen wollte. Betont man nämlich das Wort „Schutz", so muß man allerdings auf den Gedanken kommen, es handle sich hier um ein völkerrechtliches Verhältnis.

Schutzgewalt ist identisch mit Staatsgewalt. Dem Reiche stehen demnach alle in dieser Staatsgewalt enthaltenen Hoheitsrechte zu. Wie es die Hoheitsrechte völkerrechtlich erwarb, haben wir eingangs gesehen. Was speziell die rechtliche Bedeutung der „Schutzbriefe" anbelangt, so charakterisiert Zorn (Staatr. II, 565) sie dahin: „In der Hauptsache sind alle Schutzbriefe darin gleich, daß durch sie die Souveränität des deutschen Reiches auf die Schutzländer ausgedehnt wurde." Und zwar war die deutsche Staatsgewalt von Erteilung der Schutzbriefe ab auch die einzig-existierende.

Wenn man aber einmal erkannt hat, daß Schutzgewalt nichts anderes ist als Staatsgewalt, so ist schlechterdings nicht einzusehen, warum man unbedingt an dem Ausdruck „Protektorat" festhalten will und sich infolgedessen darüber streitet, ob es überhaupt zulässig sei, diesen Ausdruck auch auf staatsrechtliche Abhängigkeitsverhältnisse anzuwenden. An sich bedeutet der Ausdruck „Protektorat" weiter nichts als „Schutzverhältnis", also eigentlich nichts mehr als z. B. der Ausdruck: „Schutzgewalt". Zu juristischen Folgerungen zur Deutung des Verhältnisses zwischen Reich und Kolonieen bieten beide Ausdrücke keine Handhabe. Das Wort „staatsrechtliches Protektorat" deutet auf den juristischen Inhalt richtig hin, beseitigt aber die Unklarheit nicht. Deshalb unterläßt man besser die Charakterisierung der Schutzgewalt als Protektorat ganz, da sie nur geeignet ist, zu Mißverständnissen Anlaß zu geben. Der Streit ist im letzten Ende nur ein Streit um Worte, daher für die rechtliche Natur der Schutzgebiete vollkommen gegenstandslos (gut darüber Florack a. a. O. 15).

Außer dem Ausdruck „staatsrechtliches Protektorat" sind noch weitere Ausdrücke geprägt worden, um das Verhältnis von Reich zu Kolonie begrifflich zu kennzeichnen. Stengel unterstellt seinem Oberbegriff der „Kolonie im rechtlichen Sinne" (a. a. O. S. 1), die er dann für gegeben erachtet, wenn die von einem Volke ausgegangenen Ansiedlungen in einer staatsrechtlichen oder völkerrechtlichen Abhängigkeit vom Mutterlande stehen, die beiden Unterbegriffe: „Koloniales Protektorat" und —: „Kolonie im eigentlichen Sinne". Ersteres sei völkerrechtlicher Natur, die zweite staatsrechtlicher. Demnach fielen unsere Kolonien unter die zweite Kategorie.

Scharf unterscheidet Gareis (Kolonialrecht S. 1 und 2) zwischen dem völkerrechtlichen Protektorat, welches er „Protektorat im älteren Sinne" und dem staatsrechtlichen Protektorat, welches er „Protektorat im modernen Sinne" nennt. Ersteres besteht zwischen zwei Staaten und füge zu den Garantien des Bestandes, welche der beschützte Staat in sich selbst habe, noch eine hinzu, nämlich: die schützende Macht des größeren Staates. Mit dem zweiten Ausdruck belegt er das Wort „Schutzgewalt" dann, wenn es zur Bezeichnung des Verhältnisses eines Kulturstaates zu einem noch staatenlosen Gebiete angewandt wird. Dann bedeute es soviel als Staatsgewalt an sich und sei demnach in Hinsicht auf das Gebiet nichts anderes als Gebietshoheit, Territorialgewalt des Staates. — Wir sehen: alle diese Worte treffen juristisch das Richtige, solange sie der rechtlichen Tatsache zum Ausdruck verhelfen wollen: daß die Schutzgebiete zum Reiche nur in einem staatsrechtlichen Verhältnisse stehen.

II.

Die Schutzgewalt ist unbeschränkte Staatsgewalt.

1. Dem Inhalte nach.

Daß die Schutzgewalt nichts anderes ist als Staatsgewalt, haben wir festgestellt. Es fragt sich noch: ist die Staatsgewalt des Reiches in den Schutzgebieten eine unbeschränkte, also Souveränität oder eine irgendwie beschränkte Staatsgewalt? Laband erkennt z. B. die Souveränität des Reiches keineswegs ganz bedingungslos an. Im Prinzip gibt er zwar zu, daß die Gewalt des Reiches in den Schutzgebieten die Eigenschaft der Souveränität habe, weil das Reich ein souveränes Staatswesen sei und demnach ein Staat nicht gleichzeitig souverän und einer höheren Gewalt rechtlich unterworfen sein könne (a. a. O. 273). Er unterscheidet aber dann im Hinblick auf die einzelnen Schutzgebiete:

in Ostafrika, den Marshall-, Brown- und Provindenceinseln, auf Neuguinea, in den Karolinen, Palau, Mariannen sei das Reich der alleinige Träger aller Herrschaftsrechte; — — dagegen: in Südwestafrika, Kamerun und Togo seien die Hoheitsrechte über die Eingeborenen an zwei Träger verteilt, an die Häuptlinge und an das denselben übergeordnete Reich (a. a. O. 274, 276).

Die in der zweiten Gruppe genannten Schutzgebiete sieht Laband demnach offenbar als nichtsouveräne Staatswesen an. Dem aber ist wiederum entgegenzuhalten, daß die Gewalt der Häuptlinge der Gebietshoheit darbt, daher keine Staatsgewalt sein kann, und die betreffenden Schutzgebiete nicht „Staaten" genannt werden können. Wenn Laband (a. a. O. 275) meint, „das Reich habe sich hinsichtlich der einheimischen Bevölkerung mit der Errichtung einer Oberherrschaft begnügt",

so hat das Reich dies u. E. keineswegs getan trotz aller mit den Stammesoberhäuptern abgeschlossenen Verträge. Die Staatsgewalt ist nirgends eine mittelbare, wie sie durch das Wort „Oberherrschaft" gekennzeichnet wird. Das Wort trifft vielmehr ebensowenig das Richtige, wie sich auch der Ausdruck „Oberhoheit", der in den Schutzbriefen Verwendung fand, zur juristischen Konstruktion eignen würde.

Das gilt auch für Samoa, wenn auch der Art. I der Samoaakte vom 14. Juni 1889 ausdrücklich die Neutralität und Unabhängigkeit von Samoa anerkennt, sowie das Recht der Eingeborenen, ihren Häuptling oder König zu wählen und ihre Regierungsform in Gemäßheit ihrer eigenen Gesetze und Gewohnheiten zu bestimmen. Solche quasi-autonomen Rechte sind der Ausfluß kolonialpolitischer Vernunftsgründe, die den halbkultivierten Verhältnissen Rechnung tragen, sie vermögen aber nicht die Staatsgewalt des deutschen Reiches auf ewige Zeit rechtlich zu beschränken; letztere kann sich vielmehr jederzeit ihrem rechtlich unbeschränkten Inhalt gemäß über die Gebiete, die sie schon jetzt unmittelbar organisiert hat, hinaus ausdehnen auf alle Verhältnisse, die sie bislang beim alten gelassen.

Wie aber sind die noch bestehenden Häuptlingsrechte in den Schutzgebieten zu charakterisieren? Zunächst sind sie keineswegs unentziehbar, wie Meyer (a. a. O. 84) annimmt. — Haben sich in Kamerun, Togo, Südwestafrika und Samoa die Häuptlinge Rechte der Gerichtsbarkeit über die Eingeborenen und finanzielle Rechte vorbehalten, bezw. hat das Reich ihnen solche Vorbehalte gelassen, so ist dies eben eine Folge der tatsächlichen Verhältnisse, die es nicht angängig machten, die Eingeborenen der Justizorganisation der Weißen ohne weiteres zu unterstellen Mit dem kulturellen Fortschritt ist man jedoch stets bemüht, die Eingeborenen-Rechtspflege der der Weißen anzunähern. Strengrechtlich ließe sich nichts dagegen einwenden, wollte das Reich auf einmal den Häuptlingen ihre Rechte entziehen, wie sehr man auch von anderen Gesichtspunkten aus ein solches Handeln verurteilen müßte.

Die Gesamtheit der Häuptlinge stellt eine privilegierte Untertanenklasse dar. Ganz treffend scheint uns demnach der von Jordan (Staatsgewalt des deutschen Reichs in den Schutzgebieten. Halle 1895) angestellte Vergleich zu sein: Die Stellung der Häuptlinge sei eine ähnliche wie die der deutschen Standesherren nach der Auflösung des alten deutschen Reiches. Ihnen verliehene Privilegien fielen der Aufhebung durch Gesetz auch gegen ihren Willen anheim (a. a. O. 43).

Auch die Kolonialgesellschaften sind nicht in der Lage, die Staatsgewalt des Reiches zu beschränken; denn öffentlichrechtliche Befugnisse stehen ihnen heute nicht mehr zu. Vor Erteilung der Schutzbriefe besaßen sie keine Hoheitsrechte, weil sie nicht Staaten waren; nachher übten sie zwar Hoheitsrechte aus, aber nicht zu eigenem Recht, sondern als Beauftragte des Reichs.

Damit ist die rechtliche Stellung der Häuptlinge und der Kolonialgesellschaften zur Reichsgewalt in den Schutzgebieten festgelegt. Noch ein Wort über die Hänelsche Ansicht über den Charakter der Schutzgewalt!

Hänel gibt zwar zu, die Schutzgewalt, die er „Kolonialgewalt nennt, sei keine selbständige Gewalt, sondern ein integrierender Bestandteil der Reichsgewalt (Staatsr. 848 und 849). Er meint aber, jegliche Staatsgewalt müsse sich erstrecken über solche Personen, „die als Staatsbürger als anteilsberechtigt an der Erfüllung des gemeingültigen Staatszwecks anerkannt seien." Dies tue aber die Kolonialgewalt nicht,

sie erstrecke sich als Staatsgewalt nur auf die Angehörigen des Reichs, dessen Interessen sie allein verfolge. Und so differenziert Hänel den Begriff Schutzgewalt bezw. Kolonialgewalt seinem rechtlichen Inhalte nach, je nachdem sie gegenübertritt den Deutschen, den Eingeborenen oder den Schutzgenossen. Eine solche Differenzierung ist aber nicht angängig; denn: erkenne ich einmal an, daß die Gewalt des Reiches über die Schutzgebiete eine territoriale ist, so kann ich nicht sagen, sie erstrecke sich nur auf einen Personenkreis innerhalb derselben, auf den anderen hingegen nicht. „Die Anschauung aber, daß die Kolonialgewalt nur den Zweck verfolge, die eingeborene Bevölkerung den kolonialen Zwecken des Reichs und seiner Angehörigen dienstbar zu machen, ist des deutschen Reiches unwürdig und, falls sie jemals bestanden haben sollte, längst aufgegeben. (Zorn, Staatsr. 586.)

Alles in allem: Schutzgewalt ist inhaltlich volle Staatsgewalt. Als solche umfaßt sie aber auch die „Gebietshoheit", das heißt sie erstreckt sich auch auf die Schutzgebiete selbst, nicht nur auf die dort lebenden Personen, denn Gebietshoheit ist nichts anderes als: die Staatsgewalt in ihrer Richtung auf das Land.

Die sogenannten Schutzgebiete sind demnach auch Objekte der Staatsgewalt und die Gebietshoheit des Reiches über sie ist inhaltlich ebenso unbeschränkt wie die Staatsgewalt selbst.

2. Die Schutzgewalt ist unbeschränkte Staatsgewalt dem Umfang nach:

Es bleibt der Umfang der Schutzgewalt zu untersuchen. Die Frage nach dem territorialen Umfang zunächst deckt sich mit der Frage nach dem rechtlichen Charakter der sog. „Interessen bezw. Macht-Sphären". Es handelt sich hierbei um vertragliche Abmachungen zweier Kolonialmächte, wonach die Gebiete des staatlichen Einflusses beider Parteien durch nach Länge- und Breitegraden bestimmte Linien vorläufig umgrenzt werden.

Die rechtliche Bedeutung dieser Verträge kennzeichnet Stengel dahin, daß er sagt, „sie seien nicht als Rechtstitel für den Erwerb von Souveränitätsrechten zu betrachten; vielmehr gäben sie nur den beteiligten Staaten die Möglichkeit, ungehindert durch die übrigen Vertragsteile, innerhalb der ihrem Einfluß überlassenen Gebiete auf dem Wege der Besitzergreifung oder des Vertragsabschlusses Souveränitätsrechte zur erwerben" (a. a. O. S. 4). Nach Lißt begründen sie ein ausschließliches Okkupationsrecht, sowie das Recht, schon vor vollzogener Okkupation die Ausübung fremder Staatsgewalten auszuschließen (Völkerr. S. 77).

Die herrschende Meinung, die sich den zitierten Ansichten in ähnlicher Formulierung anschließt, bestreitet demnach, daß die Souveränität des Reichs sich auch auf die Interessensphären ausdehne. Andererseits finden wir aber auch bei allen Schriftstellern Ausdrücke und Satzwendungen, die erkennen lassen, daß doch das Dasein „einer Art Staatsgewalt" in der Vorstufe nicht abgeleugnet werden soll. Wenn Liszt meint, die Ausübung fremder Staatsgewalten sei hier ausgeschlossen, dann muß er eigentlich auch das Vorhandensein deutscher Staatsgewalt anerkennen. Denn nur die Staatsgewalt eines bestimmten Staates allein ist u. E. imstande, andere Staatsgewalten auszuschließen. Auch Gareis findet es „eigentümlich", daß schon vor der tatsächlichen Besitzergreifung eine gewisse staatsrechtliche Herrschaft mit Bezug auf das Gebiet der Interessensphäre angenommen werde. (Kolonialr. S. 4).

Wir gehen einen Schritt weiter und bezeichnen diese „gewisse" staatsrechtliche Herrschaft als Souveränität. Zum Beweise scheint auch hier wieder der Grund-

satz von Bedeutung, daß man bei der Betrachtung der kolonialrechtlichen Dinge es sich gestatten darf, mehr, als es sonst bei strengjuristischer Konstruktion erlaubt ist, auch bei der rechtlichen Fixierung den tatsächlichen Verhältnissen in erhöhter Weise Rechnung zu tragen. So große Länderstrecken, wie manche von unseren Kolonien es sind, gleich in völkerrechtlich giltiger Form zu okkupieren, d. h. nicht nur in symbolischer Weise, sondern auch durch Aufrichtung einer Gewalt, ist unmöglich. Daraus, daß dies aber nicht geschehen ist, darf man auch nicht schließen, die Staatsgewalt des Reiches erstrecke sich nicht auf die sogenannten Interessensphären. Wiederum muß auch hier festgestellt werden, daß wir mit dem Worte „Interessensphäre" einen Ausdruck gebrauchen, dessen rechtlicher Inhalt viel schwerwiegender ist, als man vermuten sollte. Nicht bloß ein „Interesse" ist es, das dem Reiche an diesen Hinterländern zusteht, nein, es ist ein Recht — und zwar ein Recht, welches dritte Staatsgewalten ausschließt. „Im Völkerrecht sind nicht nur die aus den leitenden Grundgedanken des Völkerrechts gezogenen Folgerungen Recht. Auch alle diejenigen faktischen Zustände, die allgemein als unantastbar geachtet werden, müssen als völkerrechtlich gesichert angesehen werden." (Florack a. a. O. 8) — Die äußere Zustimmung aller Mächte zur Regelung der Interessensphären im Vertragsweg geschieht durch Notifikation. Damit ergibt sich für die Staaten die Pflicht der Achtung vor dem Vereinbarten. Eine Verletzung der Interessensphären ist Rechtsverletzung, nicht bloß Interessenverletzung.

Demnach ist auch die Interessensphäre der Souveränität des Staates unterworfen, ebenso wie das Schutzgebiet. Der Unterschied ist nur mehr ein rein tatsächlicher (vgl. auch in neuester Zeit: Schwörbel: staats- und völkerrechtl. Stellung der Schutzgebiete. Berlin 1906; S. 30 Anm. 3).

Die Möglichkeit aber zur jederzeitigen Aufrichtung der Staatsgewalt in den Interessensphären konkretisiert sich in der kaiserlichen Vorordnung v. 2. Mai 1894 dahin: daß der Reichskanzler ermächtigt wird, für diejenigen innerhalb einer deutschen Interessensphäre in Afrika gelegenen, zu dem Schutzgebiet bisher nicht gehörenden Gebietsteile, hinsichtlich deren der fortschreitende Einfluß der deutschen Verwaltung die Vereinigung mit dem Schutzgebiete angezeigt erscheinen läßt, die hierzu erforderlichen Anordnungen inbetreff der Organisation der Verwaltung und Rechtspflege nach Maßgabe der für das Schutzgebiet geltenden Vorschriften zu treffen.

Gleich verschieden von der Rechtsstellung der „Schutzgebiete" wie der „Interessensphären" ist die deutsche „Interessenzone", die sich im Umkreise von 50 km um die Kiautschoubucht legt. Sie ist chinesisches Staatsgebiet geblieben; der Kaiser von China hat die ihm über dieses Gebiet zustehende Souveränität nicht aufgegeben. Nur stehen dem deutschen Reiche hier weitgehende Staatsservituten zu, wonach der Kaiser von China sich verpflichtet hat, innerhalb der Zone keine Maßnahmen und Anordnungen ohne Zustimmung der deutschen Regierung zu treffen, insbesondere einer etwa erforderlich werdenden Regulierung der Wasserläufe kein Hindernis entgegenzusetzen und endlich: den deutschen Truppen jederzeit freien Durchmarsch zu gestatten.

Bei der Betrachtung der Staatsgewalt in ihrer Richtung auf die Koloniale Bevölkerung, ist auszugehen von dem Satze: quidquid est in territorio, est etiam de territorio. Jeder sich in den Schutzgebieten Aufhaltende unterliegt demnach der Schutzgewalt des Reichs. Trotzdem nehmen die verschiedenen Bevölkerungskreise in den Kolonien eine verschiedene Rechtsstellung ein. Wir haben zunächst zu unter-

scheiden zwischen Reichsangehörigen und Ausländern, d. h. den Angehörigen fremder zivilisierter und völkerrechtlich gleichberechtigter Staaten. Eine weitere Unterscheidung ergibt sich aus der Verschiedenheit der Rassen, die Unterscheidung in Weiße und Farbige. Von rechtlichem Gesichtspunkt aus betrachtet muß man letztere aber wieder teilen in: Eingeborene — und — Angehörige anderer farbiger Stämme.

a) Die Reichsangehörigen, die sich in den Schutzgebieten aufhalten, behalten ihre Reichsangehörigkeit und zwar dauernd. Da die Schutzgebiete zum Inland gehören, so ist es selbstverständlich, daß der § 21 des Gesetzes v. 1. Juni 1870 für sie keine Anwendung finden kann, denn er behandelt den Verlust der Staatsangehörigkeit durch zehnjährigen Aufenthalt im Auslande. Wenn daher das Schutzgebietsgesetz im § 9, Abs. 3 dies noch besonders betonen zu müssen glaubt, so ist dies ein bedauerliches Zeichen schlechter Redaktion des Gesetzes. Im allgemeinen Sinne des Staatsrechts sind auch die Eingeborenen deutsche Untertanen, wenn auch nicht Reichsangehörige im Sinne des Gesetzes vom 1. Juni 1870, woraus z. B. folgt, daß eine allgemeine Wehrpflicht für sie nicht besteht. Andererseits ergeben sich daraus die Pflichten des Reichs gegenüber den Eingeborenen. Nach Sch. G. G. § 9, Abs. 1 kann Ausländern, welche sich in den Schutzgebieten niederlassen, durch Naturalisation die Reichsangehörigkeit vom Reichskanzler verliehen werden. Wir haben hier den Fall des Erwerbs einer unmittelbaren Reichsangehörigkeit, da sie nicht, wie bei uns im Mutterlande durch Vermittlung einer Einzelstaatsangehörigkeit erworben wird.

Daß § 9 Abs. 1 Sch. G. G. auch für die Eingeborenen die vorgenannte Bestimmung trifft, ist wiederum total überflüssig; denn einmal sind ohnehin die Eingeborenrn schon Deutsche. Ferner bestimmt aber Sch. G. G. § 9, Abs. 2 noch, daß auf die Naturalisation die Bestimmungen des Gesetzes über die Erwerbung und den Verlust der Bundes- und Staats-Angehörigkeit vom 1. Juni 1870 entsprechende Anwendung finden sollen. Wollte man demgemäß z. B. den § 8 dieses Gesetzes, der die Voraussetzungen der Erteilung der Naturalisations-Urkunde aufzählt, auf die Eingeborenen anwenden, so würde man wegen Unmöglichkeit der Erfüllung dieser Voraussetzungen wohl kaum je einen Eingeborenen naturalisieren können. Es werden da erfordert: „Dispositionsfähigkeit", „unbescholtener Lebenswandel!" —

Durch entsprechende Anwendung des § 9 Abs. 2 des Gesetzes v. 1. Juni 1870 ergibt sich, daß die unmittelbare Reichsangehörigkeit auch durch Anstellung als Kolonialbeamter ipso jure erworben wird. — Kehrt ein solcher „unmittelbarer Reichsangehöriger" ins Mutterland zurück, so ist anzunehmen, daß er da, wo er sich niederläßt, ohne weiteres Einzelstaatsangehöriger wird.

Die Verordnung vom 24. Oktober 1903 betr. die Verleihung der deutsch-ostafrikanischen Landesangehörigkeit schuf eine eigentümliche „Landesangehörigkeit". Dieselbe kann verliehen werden solchen Farbigen, die nicht der ostafrikanischen Kolonie entstammen, sich aber dort niedergelassen haben, z. B. englischen Indern. Sie erhalten dadurch Rechte und Pflichten der dem Schutzgebiet durch Abstammung angehörenden Eingeborenen. (§ 3, Abs. 1.) Voraussetzungen der Verleihung sind weiter nicht genannt. Ostafrikanische Schutzgebietsangehörige dieser Art unterliegen der Konsulargerichtsbarkeit in Sansibar.

Für die Reichsangehörigen in den Schutzgebieten ruht das aktive Reichstagswahlrecht, da es nach § 1 des Wahlgesetzes vom 31. Mai 1869 am Wohnsitze

innerhalb eines Bundesstaates ausgeübt werden muß. Dagegen ist der unmittelbare Reichsangehörige in den Kolonien passiv wahlfähig. (Vgl. § 9 Abs. 2 Sch. G. G. in Verb. mit Wahlges. § 4) Auch ein naturalisierter Eingeborener kann demnach in den Reichstag gewählt werden.

b) — Die Ausländer d. h. Angehörige fremder zivilisierter Staaten unterliegen dem Fremdenrecht wie bei uns. Laband nennt diese Kategorie von Schutzgebietsangehörigen „Schutzgenossen." Dieser Ausdruck wird besser vermieden, da er den Anschein erweckt, es handle sich um einen durch Staatsvertrag den Angehörigen bestimmter Staaten zugesicherten Schutz: also um „Schutzgenossen" im völkerrechtlichen Sinne. Letztere sind in den Konsulargerichtsbezirken auch der Gerichtsbarkeit des deutschen Konsuls unterworfen. Der Grund hierfür liegt in der rechtlichen Gleichstellung dieser Personenkreise mit den Reichsangehörigen. Der Grund aber, weshalb Angehörige fremder zivilisierter Staaten in unseren Schutzgebieten der deutschen Gerichtsbarkeit unterliegen, ist der der allumfassenden territorialen Herrschaft über alles, was sich auf dem Schauplatz dieser Herrschaft bewegt!

c) — Bezüglich der Eingeborenen wurde schon gesagt, daß sie deutsche Untertanen sind; dies gilt auch für die Chinesen in Kiautschou. Daß die Eingeborenen ferner aus ihrem allgemeinen „Untertanen"-Verhältnis zum Reiche durch Naturalisation zu „Reichsangehörigen im Sinne des Gesetzes vom 1. Juni 1870" erhoben werden können, wurde auch bereits erwähnt. Eine engere „Schutzgebiets-Angehörigkeit" sehen wir in der deutsch-ostafrikanischen Landesangehörigkeit. Gemäß ihrer Untertanenschaft ist bestimmt, daß aus den deutschen Schutzgebieten Eingeborene an fremde Staaten nicht ausgeliefert werden dürfen.

Nach § 10 Sch. G. G. können durch kaiserliche Verordnung Eingeborene inbezug auf das Recht zur Führung der Reichsflagge den Reichsangehörigen gleichgestellt werden.

d) Anlangend die Angehörigen fremder farbiger Stämme bestimmt § 2 der Verordnung v. 9. Nov. 1900: „den Eingeborenen werden im Sinne des § 4 und § 7; Abs. 3 des Sch. G. G. die Angehörigen fremder farbiger Stämme gleichgestellt, soweit nicht der Gouverneur mit Genehmigung des Reichskanzlers Ausnahmen bestimmt. Japaner gelten nicht als Angehörige farbiger Stämme."

Jedoch auch noch Angehörige anderer farbiger Stämme außer den Japanern sind von dieser Vorschrift ausgenommen und unterstehen in den Schutzgebieten der Weißen-Gerichtsbarkeit; in Ostafrika: die christlichen Syrer, Goanesen, Ceylonesen. Damit ist die anthropologische Grenze durchbrochen, und man wird für die rechtliche Behandlung der verschiedenen farbigen Rassen grundsätzlich mehr darauf zu sehen haben, ob sie etwa Staatsangehörige eines völkerrechtlich vollberechtigten Staates sind oder nicht. So wird ein den Vereinigten Staaten von Nordamerika als Staatsbürger angehörender Neger in unseren Schutzgebieten nicht wie ein Eingeborener behandelt werden können, sondern als „Weißer" zu gelten haben.

C. **Verhältnis der sogenannten Schutzgebiete zum Reichsgebiet.**

I. Die Schutzgebiete sind Teile des deutschen Reichsgebiets.

1. Im Sinne des Völkerrechts.

Soeben wurde festgestellt, daß die Schutzgewalt ihrem Inhalte wie ihrem Umfange nach volle Staatsgewalt bedeutet. In dieser Staatsgewalt des deutschen Reiches ist enthalten die volle Gebietshoheit über die sogenannten Schutzgebiete.

Daraus ergibt sich aber mit Notwendigkeit, daß die Schutzgebiete auch in ihrer territorialen Stellung nichts Selbständiges sein können, m. a. W: sie können nicht völkerrechtlich dem deutschen Reiche als Ausland gegenüberstehen. — — Dieser Satz ist auch heute allgemein anerkannt. Nur Joël hatte vor nunmehr beinahe 20 Jahren schlechthin die Behauptung aufgestellt, „daß die Schutzgebiete im Verhältnis zu Deutschland als Ausland zu betrachten seien, die unvollständige Staatsgewalt des Reiches sich also gegen ausländisches Gebiet richte. (Annalen 1887; S. 193). Wie dieser Satz einen staatsrechtlichen Nonsens verkündet, in dem nie und nimmer eine Staatsgewalt sich gegen ausländisches Gebiet richten kann, so sind auch die übrigen Ausführungen Joëls widerspruchsvoll. Immer bestrebt, seine Theorie zu halten, welche die Ansicht verficht, daß Reich und Schutzgebiete in nur völkerrechtlichem Verhältnis zueinander stehen, sieht er sich, wohl den engeren Zusammenhang zwischen Beiden erkennend, schließlich genötigt, neben dem völkerrechtlichen Verhältnis noch ein staatsrechtliches anzunehmen. Wenn aber ein staatsrechtliches Verhältnis zwischen Reich und Schutzgebiet überhaupt besteht, dann ist es auch nur ein staatsrechtliches und kann nicht nebenher noch ein völkerrechtliches sein.

Ferner sagt Joël (S. 201): „Die Schutzgewalt ist, wie jedes Protektorat eine territoriale Gewalt; — — sie ergreift als ihr Objekt Land und Leute des Schutzgebiets.“ Indem Joël dies zugibt, hat er seine Theorie so vollständig widerlegt, wie sie besser von einem anderen nicht widerlegt werden kann. Denn wer diesen Satz verteidigt, ist auch mit uns darin einverstanden: Schutzgewalt ist Staatsgewalt. Der Stcat aber, dem die Staatsgewalt zusteht in jenen überseeischen Territorien, kann letzteren unmöglich als Ausland gegenüberstehen — und umgekehrt. Dies wäre nur möglich, wenn die Schutzgebiete entweder noch herrenlos oder selbständige Staaten wären. Beides aber trifft nicht zu.

Bornhak bringt (Archiv für öffentl. Recht 1887; S. 9) die territoriale Stellung der Schutzgebiete zum Reich in die Formel: „Während die Kolonien völkerrechtlich als Inland gelten, sind die deutschen Schutzgebiete vom staatsrechtlichen Gesichtspunkte d. h. nach dem Staatsrecht des deutschen Reichs Ausland.“

Pann meint (a. a. O. S. 15): „Die Schutzgebiete sind in völkerrechtlicher Linie vollständig als Inland zu behandeln“; — ferner: es müsse der Grundsatz festgehalten werden, daß die kolonisierenden Untertanen oder Gesellschaften mit ihrem Ländererwerb Herren eines unzivilisierten, Ausland bleibenden Grundkomplexes würden.“ Bei beiden Schriftstellern finden wir den in der Folge noch so oft ausgesprochenen Grundsatz: „Die Kolonien sind völkerrechtlich Inland, staatsrechtlich Ausland.“ — Der erste Teil dieses Satzes, mit dem wir es hier zunächst zu tun haben, ist zwar im Ganzen richtig, kann im Einzelnen aber mißverständlich werden. Der Satz ist richtig, wenn er besagen will:

a) daß nur das Reich auf die Schutzgebiete bestimmend einwirken, über sie kraft seiner ausschließlichen Staatsgewalt verfügen kann; jede Staatsgewalt eines anderen Staates aber daselbst mit ihrer Betätigung vollkommen ausgeschlossen ist.

b) daß die Schutzgebiete, da sie selbst völkerrechtliche Subjekte nicht sind, vom Mutterlande, dem deutschen Reiche, völkerrechtlich in allen Beziehungen zu vertreten sind.

Hingegen darf die Bezeichnung der Schutzgebiete als in völkerrechtlicher Hinsicht deutsches Inland nicht so verstanden werden, als ob nun die Kolonien in allen Rechtsbeziehungen zu dritten Staaten die Rechtsstellung des deutschen Reiches teilten. Eine solche Auffassung wäre falsch, und ihr widersprechen ja auch die Tatsachen, — eine Folge des kulturell tieferen Standpunktes, den die Kolonien dem Mutterlande gegenüber einnehmen. So gelten alle Staatsverträge an sich nicht für die Schutzgebiete, um die wichtigsten Gruppen zu nennen, z. B. nicht die Handels- und Auslieferungsverträge, die Deutschland mit zahlreichen Staaten abgeschlossen hat und noch immer abschließt. Sollen diese Verträge aber auch für die Schutzgebiete Geltung haben, so bedarf es einer ausdrücklichen Bestimmung im Vertrage. Auch steht dem natürlich nichts im Wege, daß Deutschland für seine Kolonien mit anliegenden Kolonialmächten besondere Auslieferungsverträge abschließt.

Vorsichtiger ist es demnach, die Schutzgebiete, anstatt „völkerrechtlich deutsches Inland", „Teile des deutschen Reichsgebiets i. S. des Völkerrechts" zu nennen. Für das deutsche Reich ergeben sich hieraus diejenigen Rechte und Pflichten, die nach Völkerrecht überhaupt einem Staate in Hinsicht auf sein Gebiet zustehen, namentlich:

a) Ausschluß jedes dritten Staates nicht nur von der Besitzergreifung der kolonialen Territorien, sondern auch von der Ausübung aller staatlichen Hoheitsrechte. Fremde Konsuln bedürfen daher der Erteilung des Exequaturs seitens des deutschen Reiches.
b) Staatsgewalt und Gerichtsbarkeit über jeden Angehörigen anderer zivilisierter Staaten, die das Schutzgebiet betreten.
c) Pflicht des Eingeborenenschutzes auch außerhalb des Schutzgebiets.
d) die Verpflichtungen, die sich für die afrikanischen Kolonien aus der Kongoakte ergeben;
e) die Pflicht zur Bekämpfung des Sklavenhandels gemäß der Brüsseler Generalakte v. 2. Juli 1890.

Sind die Schutzgebiete auch völkerrechtlich absolut unselbständig und bedürfen sie überall der völkerrechtlichen Vertretung durch das Reich, so sind sie doch vermögensrechtlich selbständige Persönlichkeiten. Dies ergibt sich aus dem Gesetz über die Einnahmen und Ausgaben der Schutzgebiete v. 30. März 1892, dessen § 5 lautet: „Für die aus der Verwaltung eines Schutzgebiets entstehenden Verbindlichkeiten haftet nur das Vermögen dieses Gebiets." Dies findet heute auch Anwendung auf das Gebiet der Marshallinseln, da seit 1. Apr. 1906 das Reich allein die Kosten ihrer Verwaltung trägt. § 7, Abs. 1 des vorgenannten Gesetzes ist damit gegenstandslos geworden. — — Was nun die tatsächliche Ausübung der völkerrechtlichen Vertretung unserer Schutzgebiete durch das deutsche Reich angeht, so liegt diese in der Hand des Kaisers. Das geht nicht hervor aus Art. 11 der Reichs-Verfassung, denn diese gilt, wie wir noch sehen werden, in den Kolonien nicht, sondern ist daraus zu folgern, daß dem Kaiser die Staatsgewalt in den Schutzgebieten delegiert ist Wenn der Kaiser also völkerrechtliche Verträge abschließt, so kann er dies aus zwei Rechtstiteln tun: einmal in seiner Eigenschaft als Vertreter des Reichsgebiets im Sinne der Reichs-Verfassung Art. 1; zweitens aber auch als Träger der „Schutzgewalt" d. h. Staatsgewalt in den Kolonien. Schließt

nun der Kaiser in der letzteren Eigenschaft Verträge ab, so ist eine weitere Konsequenz der Nichtanwendbarkeit der Reichsverfassung für die Kolonien die, daß er dabei der Beschränkung des Art. 11, Abs. 3 R. V. nicht unterliegt. An Zustimmung von Bundesrat und Reichstag ist er vielmehr nur bei solchen Verträgen gebunden, die die Reichsfinanzen in Mitleidenschaft ziehen oder eine Abänderung von bestehenden Reichsgesetzen vorsehen. Daß endlich die die Schutzgebiete betreffenden Verträge vom Reichskanzler gegengezeichnet werden müssen, steht nirgends geschrieben. Wenn dies in der Praxis geschieht, so kann eine juristische Begründung dafür nur im Wege der Analogie aus Art. 17 der R. V. entnommen werden. Das Schutzgebietsgesetz schweigt hierüber. Es ist aber ein Gewohnheitsrecht dahingehend zu konstatieren, daß der Reichskanzler auch als oberster Minister für die Kolonien angesehen wird, woraus sich das Erfordernis seiner Gegenzeichnung ergibt.

2. Die Schutzgebiete sind Teile des deutschen Reichsgebiets im Sinne des allgemeinen Staatsrechts.

Der zweite Teil des oben angeführten Satzes: die Kolonien sind völkerrechtlich Inland, staatsrechtlich Ausland ist in keiner Weise richtig. Ausland ist nur dasjenige Gebiet, welches entweder der Gewalt eines anderen Staates unterworfen ist oder gar keiner Staatsgewalt untersteht. Dagegen kann niemals ein Gebiet, welches unter der Souveränität des Reiches steht, als „Ausland“ bezeichnet werden. Die Schutzgebiete sind also auch staatsrechtlich Inland. Der Sinn dieses Satzes ist jedoch mit Vorsicht zu deuten. Unter „Staatsrecht“ schlechthin wird jeder auch das Verfassungsrecht einbegreifen als ein Staatsrecht im engsten Sinne. Das darf jedoch in unserem Falle nicht geschehen, und daher leitet die Bezeichnung der Kolonien als „staatsrechtliches Inland“ schlechthin zu einer irrtümlichen Auffassung hin.

Die Schutzgebiete sind nämlich nicht Reichsgebiet im Sinne des Art. 1 der Reichsverfassung. Sollten sie dazu gehören, so hätte ein besonderes verfassungsänderndes Gesetz ergehen müssen, was s. Z. bei der Aufnahme Elsaß-Lothringens und Helgolands in den Reichsverband auch geschehen ist. Aus wohlverständlichen Gründen ist aber ein diesbezügliches Reichsgesetz für die Kolonien bisher noch nicht ergangen. Gehörten die Kolonien nämlich zu dem in Art. 1 der R. V. umgrenzten Reichsgebiet, dann würde auch die Verfassung dortselbst gelten, was unter den heutigen Verhältnissen nicht der Fall ist, und das mit gutem Recht: denn die auf einen hohen Grad der Zivilisation berechneten Vorschriften unseres Staatsgrundgesetzes würden auf die noch überall sich in Entwicklung befindenden kolonialen Verhältnisse wenig passen.

Im Bestreben nun, das eigentümliche Verhältnis, in dem die kolonialen Territorien zum Mutterlande stehen, richtig zu kennzeichnen, sucht man es zu vermeiden, die Schutzgebiete als staatsrechtliches Inland zu bezeichnen und verwendet andere Ausdrücke. Meyer (a. a. O. 88) definiert: „Die Schutzgebiete haben den Charakter von Zubehörungen oder Nebenländern, aber nicht den von Teilen des Reichs.“ Die Schutzgebiete sind aber sehr wohl Teile des Reichs. Nur muß man unterscheiden:

a) die Schutzgebiete sind Teile des Reichs im Sinne des allgemeinen Staatsrechts;

b) sie sind nicht Teile des Reichsgebiets im Sinne des Verfassungsrechts.

Ebenso gewagt, wie es ist, den Ausdruck „Inland" ohne Zusatz zu gebrauchen, so soll man sich auch bemühen, den Ausdruck „Ausland" überhaupt wegzulassen. Wenn Meyer z. B. weiter die Wendung gebraucht: im Sinne der Reichsverfassung und der Reichsgesetze sind sie nicht Inland, sondern Ausland, so ist dies ja richtig, wenn man weiß, was damit gesagt werden soll, nämlich: die Schutzgebiete werden vielfach wie Ausland behandelt. Einfach zu behaupten: sie sind Ausland, ist unvorsichtig. Ähnlich wie Meyer drückt sich Laband aus (vgl. Staatsr. 278). Ergebnis: „In keinem Sinne und in keiner Weise kann der **Begriff** „Ausland" rechtlich auf die deutschen Schutzgebiete bezogen werden" (Zorn, Staatsr. 577). Zu diesem Satze ist hinzuzufügen, daß sich der Ausdruck „Inland" auch wenig zur begrifflichen Fixierung der eigenartigen juristischen Natur der kolonialen Territorien eignet. Will man diese in einem Wort treffend kennzeichnen, so ist man vielmehr genötigt, neue Ausdrücke zu prägen. In dieser Richtung sind denn auch schon einige Versuche gemacht worden.

Gareis nennt die Schutzgebiete „Reichsländer" oder „Reichsprovinzen", welche direkt der Souveränität des deutschen Reiches unterstehen. Köbner bezeichnet sie vom Standpunkte des Reichsgebiets aus als „Nebenland"; v. Stengel als „überseeische Provinzen des deutschen Reiches". Zorn sagt (a. a. O. 578) „die Kolonien wurden dem deutschen Bundesstaatsgebiet angegliedert". — — — Von den privatrechtlichen Begriffen dürfte, falls man mit ihnen überhaupt operieren will, der Ausdruck „Bestandteil" eher das Richtige treffen, als der von Meyer, Laband und Rehm gebrauchte Ausdruck: „Pertinenz" bezw. „Zubehörung". Nach unserem heutigen bürgerlichen Recht haben wir unter Zubehör zu verstehen: bewegliche Sachen, die, ohne Bestandteile der Hauptsache zu sein, dem wirtschaftlichen Zweck der Hauptsache zu dienen bestimmt sind und zu ihr in einem dieser Bestimmung entsprechend räumlichen Verhältnisse stehen." (B. G. B. § 97.) Es fehlen also die Erfordernisse der Beweglichkeit der Sache und des entsprechenden räumlichen Verhältnisses.

Der Ausdruck „Nebenland" ist ganz treffend und dürfte eine allgemeine Einführung in die Wissenschaft des Kolonialrechts verdienen, insbesondere deshalb, weil wir mit unseren alten Ausdrücken nicht auskommen ohne Einengungen und fortwährende erklärende und erläuternde Zusätze.

II.

Die Schutzgebiete sind ein selbständiges Rechtsgebiet und werden als solches im Sinne der reichsgesetzlichen Vorschriften bald als „Inland", bald als „Ausland" behandelt.

Daraus, daß die Schutzgebiete dem deutschen Bundesstaatsgebiete nur an-, nicht aber eingegliedert sind wie das Reichsland Elsaß-Lothringen, ergibt sich ein Grundsatz von hoher Bedeutung: das für das deutsche Reich geschaffene und dortselbst geltende Recht gilt nicht in den Kolonien. Denn, wenn nicht ein anderes bestimmt ist, so gelten alle deutschen Reichsgesetze nur innerhalb des Reichsgebiets im Sinne des Artikel 1 der Reichsverfassung. Sollen Reichsgesetze auch in den Kolonien Geltung erlangen, so müssen sie entweder dort eingeführt werden, oder es muß gleich bei ihrem Erlaß ausdrücklich bestimmt sein, daß sie auch in den Kolonien Anwendung finden sollen. Demnach sind die Schutzgebiete ein vollständig

abgeschlossenes, selbständiges Rechtsgebiet. Die Rechtsfolgen, die sich hieraus ergeben und die teilweise schon genannt wurden, lassen sich in wenigen Sätzen dahin zusammenfassen:

a) Die Reichsverfassung und alle auf Grund derselben erlassenen Gesetze gelten in den Schutzgebieten nicht, soweit sie nicht ausdrücklich für diese miterlassen bezw. durch einen nachfolgenden gesetzgeberischen Akt noch nachträglich daselbst eingeführt worden sind.

b) — Staatsverträge gelten nur, soweit sie für die Schutzgebiete für anwendbar erklärt wurden bezw. soweit bei ihrem Abschlusse ausdrücklich bestimmt wurde, daß sie auch auf die Schutzgebiete Anwendung finden sollen.

c) — Der Begriff „Ausland“ ist, wo er sich in Reichsgesetzen findet, auf die Schutzgebiete unanwendbar. Daher bedarf es da, wo Auslandsbestimmungen der Reichsgesetze als dem Sinne und Zwecke nach auch auf die Schutzgebiete passend befunden werden, eines ausdrücklichen Zusatzes, daß die betreffende Vorschrift auch für die Schutzgebiete gilt.

d) — Damit, daß die Kolonien staatsrechtlich nicht Ausland sind, steht es aber andererseits nicht im Widerspruche, daß sie entweder ausdrücklich oder stillschweigend vielfach als „Ausland“ behandelt werden. Die Schutzgebiete können im Sinne des einen Reichsgesetzes als „Inland“, im Sinne eines anderen als „Ausland“, ja manchmal im Sinne desselben Reichsgesetzes einmal als „Inland“, das andere Mal als „Ausland“ anzusehen sein. Zu welchem Resultat man hier im einzelnen Falle gelangt, dafür lassen sich allgemeine Grundsätze nur schwer aufstellen. Der Richter wird jedesmal die ratio legis zu prüfen und danach zu handeln haben.

Im Folgenden aber werden wir sehen, daß auf dem Gebiete des Staats- und Verwaltungsrechts naturgemäß der „Auslands“-Charakter der Kolonien vorwiegt, während man bestrebt ist, auf dem Gebiete der Rechtspflege die Schutzgebiete mehr und mehr dem Mutterlande anzunähern.

1.

Das Gebiet des Staats- und Verwaltungsrechts.

Hier ist zunächst eine Frage von grundlegender Bedeutung zu untersuchen. Bedarf es zur Aufgebung der Schutzgebiete seitens des deutschen Reiches der Zustimmung des Bundesrats und des Reichstags? Ein solches Aufgeben bedeutet jedenfalls keine Änderung des Reichsgebiets im Sinne der Reichsverfassung Art. 1, und nur eine derartige Änderung bedarf eines verfassungsändernden Reichsgesetzes. Daher sind wir mit der herrschenden Meinung der Ansicht, daß der Kaiser die Schutzgebiete ohne Mitwirkung des Bundesrats und Reichstages wieder aufgeben kann. Freilich wird in praxi die Aufgabe von Kolonien regelmäßig budgetrechtliche Folgen nach sich ziehen. Diese aber würden nach dem Reichsgesetz vom 30. März 1892 betreffend den Etat der Schutzgebiete sich nur durch Gesetz regeln lassen (vgl. dazu Zorn, Staatsr. S. 570).

Da „Schutzgebiet“ nicht mit „Bundesgebiet“ identisch ist, so bedarf der Kaiser zur Kriegserklärung auch selbst dann der Zustimmung des Bundesrats, wenn ein

feindlicher Angriff auf ein Schutzgebiet erfolgen sollte (vgl. Art. 11 der Reichs-Verfassung). — — —

Inbezug auf einige Grundgesetze staatsrechtlichen Inhalts gelten die Schutzgebiete auch als „Inland“ d. h. als Reichsgebiet im engeren Sinne der Reichsverfassung:

a) Die Schutzgebiete gelten nach § 9 des Schutzgebietsgesetzes ausdrücklich als Inland im Sinne des § 21 des Gesetzes über die Erwerbung und den Verlust der Bundes- und Staatsangehörigkeit vom 1. Juni 1870. Danach geht also durch 10jährigen Aufenthalt in den Schutzgebieten die Reichs- und Staatsangehörigkeit nicht verloren. Eine dahingehende Auslegung des § 21 des Staatsangehörigkeitsgesetzes war sinngemäß und selbstverständlich. Merkwürdigerweise sind aber darüber, insbesondere von Meyer, (a. a. O. 90) Zweifel gehegt worden. Daher sah man sich genötigt, dem unsicheren Rechtszustand durch Gesetz vom 15. März 1888 ein Ende zu machen. In der neuesten Redaktion unseres Schutzgebietsgesetzes hätte man die an sich überflüssige Bestimmung aber wohl weglassen können.

b) — — Schutzgebietsgesetz § 9, Abs. 3 bestimmt: bei Anwendung des Gesetzes wegen Beseitigung der Doppelbesteuerung vom 13. Mai 1870 gelten die Schutzgebiete als Inland. Der § 1 dieses Gesetzes bestimmt nämlich, daß ein Deutscher nur in dem Bundesstaate zu Staatssteuern heranzuziehen ist, in welchem er seinen Wohnsitz oder seinen Aufenthalt hat, bei einem mehrfachen Wohnsitz nur in seinem Heimatsstaate. Die genannte Bestimmung des Schutzgebietsgesetzes verhütet also eine zwiefache Besteuerung von steuerpflichtigen Deutschen, die in den Schutzgebieten ansässig sind. — — Im Sinne der übrigen Reichssteuergesetze sind die Schutzgebiete als „Ausland“ zu betrachten.

c) — Als Inland gelten die Schutzgebiete ferner inbezug auf den Artikel 3 der Reichsverfassung: vgl. Sch. G. G. § 9; Abs. 1. Von diesem Artikel kann aber nur der Satz für die Kolonien gelten, daß sie nicht Ausland sind, indes die ganze, auf Grund jenes Artikels ergangene Spezialgesetzgebung dort nicht gilt.

d) — Als Inland gelten die Kolonien weiterhin inbezug auf den § 4 des Wahlgesetzes für den deutschen Reichstag v. 31. Mai 1869, der die Wählbarkeit zum Abgeordneten des deutschen Reichstages behandelt: vgl. Sch. G. G. § 9; Abs. 2. Diese Vorschrift ist auch nichts weiter, als eine notwendige Konsequenz aus dem Inlandscharakter der Kolonien.

e) — Nach dem § 7 des Schutzgebietsgesetzes finden in den Kolonien auf die Eheschließung und die Beurkundung des Personenstandes die §§ 2—9, 11, 12, 14 des Gesetzes vom 4. Mai 1870 entsprechende Anwendung.

f) — — — Zwischen dem deutschen Reiche und seinen Kolonien besteht keine Zollunion; die Schutzgebiete werden vielmehr als Zollausland behandelt. Diese Tatsache kann jedoch nicht zum Beweise des staatsrechtlichen Auslandscharakters der Schutzgebiete herangezogen werden.

Denn trotz des Art. 33 der Reichsverfassung, der den stolzen Satz verkündet: „Deutschland bildet ein Zoll- und Handelsgebiet, umgeben von gemeinschaftlicher Zollgrenze“ werden doch die Freihafengebiete von Bremen und Hamburg als Zollausland behandelt, und gelten auch im Sinne der deutschen Brausteuergemeinschaft die süddeutschen Staaten auf Grund der sogenannten „Bierreservate“ nicht als Inland.

Eine andere Frage ist es, ob nicht die bisher unterlassene Aufnahme der Schutzgebiete in die Zollunion des Art. 33 der R. V. zu bedauern ist, sowohl im Interesse der besseren Verwirklichung des Gedankens der engen Zusammengehörigkeit, in der sich Reich und Kolonien befinden sollen, als auch im wirtschaftlichen Interesse, auf daß der deutsche Kaufmann, wenn er seine Kolonialwaren aus deutschen Kolonien bezieht, nicht ebensogut Zoll zahlen muß, als wenn er sie aus englischen Kolonien sich kommen läßt.

§ 1, Abs. 3 des neuen Zolltarifgesetzes vom 25. Dezember 1902 ermächtigt den Bundesrat, auf die Erzeugnisse unserer Schutzgebiete die vertragsmäßigen Zollsätze anzuwenden d. h. diejenigen Zollsätze, welche vom deutschen Reich in Handelsverträgen, die es mit anderen Staaten abgeschlossen hat, festgesetzt worden sind. Danach und nach dem Beschluß des Bundesrats vom 2. VI. 1893 genießen also die Schutzgebiete die Meistbegünstigung.

Auch die einzelnen Schutzgebiete gelten für sich als abgeschlossenes Zollgebiet. Die Zollverordnung für Deutsch-Südwestafrika v. 31. Januar 1903 bestimmt z. B. in ihrem ersten Paragraphen: „Als Zollausland werden alle nicht zu Deutsch-Südwestafrika gehörenden Gebiete angesehen.“

2.

Das Gebiet der Rechtspflege.

Während so, wie wir gesehen haben, auf dem Gebiete des öffentlichen Rechts im engeren Sinne, des Staats- und Verwaltungsrechts, Reich und Schutzgebiete sich überwiegend als getrennte Rechtsgebiete darstellen, und die Kolonien, wie man sich auszudrücken pflegt, im Sinne der meisten, auf dem betr. Gebiet in Betracht kommenden Gesetze „als Ausland behandelt werden“, so machen wir eine gerade gegenseitige Beobachtung auf dem Gebiete der gesamten Rechtspflege.

Grundlegend ist hier der § 3 des Schutzgebietsgesetzes v. 25. Juli 1900. Auf den § 19 des Konsulargerichtsbarkeitsgesetzes vom 17. April 1900 verweisend setzt er für die Schutzgebiete in Kraft:

a) die dem bürgerlichen Recht angehörenden Vorschriften der Reichsgesetze und der daneben innerhalb Preußens im bisherigen Geltungsbereiche des preußischen allgemeinen Landrechts in Kraft stehenden allgemeinen Gesetze über das Verfahren und die Kosten in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, in Konkurssachen und in Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit.

b) — Die dem Strafrecht angehörenden Vorschriften der Reichsgesetze sowie die Vorschriften dieser Gesetze über das Verfahren und die Kosten in Strafsachen. (K. G. G. § 19.)

c) — K. G. G. § 22 in Verbindung mit § 3 Sch. G. G. überläßt dem Kaiser die eventuelle Einführung des sogenannten „Urheberrechts“ in den Kolonien. — Sie ist tatsächlich erfolgt.

Daraus aber, daß alle die vorgenannten Reichsgesetze ebenso wie im Mutterlande auch in den Kolonien gelten, darf nun nicht geschlossen werden, daß im Sinne aller ihrer Vorschriften die Schutzgebiete nun auch wie Inland zu behandeln sind. Hier gilt vielmehr, was die Allg. Verfügung des preußischen Justizministers vom 6. März 1902 ausführt, wenn sie sich auch bei Begründung des Grundsatzes, den sie darin aufstellt, nach unseren obigen Ausführungen auf einen staatsrechtlich falschen Standpunkt stellt. Sie sagt nämlich: „Bei der eigenartigen Stellung der Schutzgebiete, welche völkerrechtlich, aber nicht staatsrechtlich zum Deutschen Reich gehören [!], läßt sich nicht allgemein feststellen, ob die Schutzgebiete im Verhältnis zum Deutschen Reich als Inland oder Ausland zu gelten haben. Vielmehr kann diese Frage nur für jede einzelne gesetzliche Vorschrift mit Rücksicht auf ihren Zweck und den Grund der verschiedenartigen Behandlung des Inlandes oder Auslandes entschieden werden.“ Mit Recht sagt Fleischmann (Jurist. Zeitung 1905; S. 1035), diese Verfügung enthalte eine Absage an die bequeme Formel, daß die in deutsche Herrschaft genommenen Kolonien schlechthin „Ausland“ im Sinne der Reichsgesetzgebung wären.

Der eben festgestellte Grundsatz ergibt sich aber auch bereits aus dem § 26 des Konsulargerichtsbarkeitsgesetzes, der nach § 3 des Schutzgebietsgesetzes auf die Schutzgebiete entsprechende Anwendung findet. Er besagt: Durch kaiserliche Verordnung kann bestimmt werden, inwieweit die Schutzgebiete im Sinne der in den §§ 19 und 22 (s. oben) bezeichneten Gesetze als deutsches Gebiet oder Inland oder als Ausland anzusehen sind.“ Diese Bestimmung wäre aber überflüssig sowohl dann, wenn man die Schutzgebiete im Sinne der bezeichneten Gesetze schlechthin als „Inland“, als auch dann, wenn man sie schlechthin als „Ausland“ ansehen würde.

Der gesetzgeberische Wille, der aus dem § 26 K. G. G. spricht, ist der: jede prinzipielle Entscheidung der hier behandelten Frage ist zurückzuweisen! Im einzelnen Falle entscheidet die ratio legis. Um nun die manchmal sehr schwierige Prüfung der ratio legis einer einzelnen Vorschrift zu erleichtern, hat Köbner (a. a. O. S. 1093) geschickt aus den zahlreichen in Betracht kommenden einzelnen Gesetzesbestimmungen einige leitende Gesichtspunkte abstrahiert. Wir wollen dieselben hier kurz zusammenfassen:

a) bei vielen Rechtssätzen ist für die Unterscheidung von „Inland“ und „Ausland“ maßgebend das Moment der örtlichen Entfernung und der damit verbundenen Zeitdauer und Schwierigkeit des Verkehrs. Es handelt sich hierbei insbesondere um die Dauer von Fristen in der C. P. O. — Dieselbe trifft z. B. die Bestimmung, daß anstatt der gesetzlichen Einlassungsfrist (C. P. O. § 262, 498) und anstatt der Einspruchsfrist (§ 339) Fristen vom Gericht festzusetzen sind, „wenn die Zustellung im Ausland vorzunehmen ist.“ Wie könnte nun ein beklagter Südseekolonist innerhalb einer Woche nach Klagezustellung hier im Mutterlande vor Gericht erscheinen, wie es der § 498 der Zivilprozeßordnung für den im Inland ansässigen Beklagten erfordert? Hier verlangt es der Sinn der Gesetzesstelle, die Schutzgebiete als „Ausland“ anzusehen.

Aber nicht nur in der Zivilprozeßordnung wird vielfach so verfahren werden müssen, sondern auch im Bürgerlichen Gesetzbuch überall da, wo eine Ausdehnung der Fristen durch den Richter erfordert wird, sobald es sich um Ausland handelt.

b) Manchmal wird der grundlegende Gesichtspunkt der sein, daß die ausländische Rechtspflege nicht dieselbe Rechtssicherheit bietet wie die

unsrige. C. P. O. § 722, Abs. 1 bestimmt: „aus dem Urteil eines ausländischen Gerichts findet die Zwangsvollstreckung nur statt, wenn ihm Zulässigkeit durch ein Vollstreckungsurteil ausgesprochen wird." Da wir die Kolonial-Gerichte als mit den Gerichten unseres Mutterlandes gleichwertig ansehen müssen, so werden wir ihre Urteile den für ausländische Urteile hier vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln nicht unterwerfen. Im Sinne des § 722 der Zivilprozeßordnung werden also die Kolonien stets als Inland anzusehen sein. Dasselbe gilt bezüglich der Pflicht zur Sicherheitsleistung wegen der Prozeßkosten (C. P. O. § 110) wie bezüglich der Beweiskraft von Urkunden, die von „ausländischen" Behörden errichtet sind. (C. P. O. § 438).

c) „In einer Reihe anderer Bestimmungen haben die Reichsgesetze zwischen „Inland" und „Ausland" deshalb unterschieden, weil dem Gesetzgeber die wirtschaftliche und kulturelle Förderung des Inlandes am Herzen liegt und er zu ihren Gunsten aus rechtspolitischen Erwägungen jene Unterscheidung macht." (Köbner a. a. O. 1094). — Als Beispiel werden einige Bestimmungen des Patentgesetzes angeführt. So kann das erteilte Patent entzogen werden, wenn nicht innerhalb einer dreijährigen Frist eine Ausübung im „Inlande" stattgefunden hat. Die Kolonien werden hier zum Inland zu rechnen sein, „denn die wirtschaftliche Entwicklung jener jungen Gebiete deutscher Kultur muß dem Gesetzgeber mindestens ebensosehr am Herzen liegen wie die des Mutterlandes."

Die oben gegebenen Gesichtspunkte erleichtern allerdings die Orientierung, damit aber sind die im Einzelnen sich ergebenden Schwierigkeiten keineswegs beseitigt. Denn über den als maßgebend zu erachtenden Grundsatz — ich nehme an: ob die verschiedenartige Behandlung auf der großen Entfernung oder etwa auf dem geringeren Vertrauen zu der fremden Staatsgewalt beruht — werden bei der Anwendung auf den einzelnen Fall die Meinungen nicht selten auseinandergehen. (Fluschmann, Jurist. Zeitung 1905, S. 1035).

Was die Gerichtsverfassung angeht, so gelten hier die Kolonien auch als Inland. Auch sind die Schutzgebietsgerichte nicht reichsrechtlich bestellte Sondergerichte im Sinne des § 13 des Gerichtsverfassungsgesetzes. Unter letzteren versteht man vielmehr solche Gerichte, vor die nur Rechtssachen bestimmter Art gehören z. B. Kaufmannsgerichte. Die Gerichte in den Kolonien haben aber kraft ihres territorialen Charakters alle möglichen Rechtssachen zu erledigen. Die Kolonialgerichte sind demnach ordentliche, inländische Gerichte.

Das Bürgerliche Gesetzbuch, das Strafgesetzbuch, die Strafprozeßordnung stehen auf dem Standpunkte des Territorialitätsprinzips.

Insbesondere sind die Schutzgebiete nicht Ausland im Sinne des § 8 des Strafgesetzbuches, der definiert:

> „Ausland im Sinne dieses Strafgesetzbuches ist jedes nicht zum Deutschen Reich gehörige Gebiet."

Die ratio legis verbietet es hier das „nicht zum Deutschen Reich gehörige Gebiet" = „verfassungsmäßiges Reichsgebiet" zu setzen. Nach dem Territorialitätsprinzip haben wir alle Länderstrecken zum Inland zu rechnen, die der deutschen Staatsgewalt unterliegen.

Wie schwerwiegende Folgen die Auslegung des § 8 des Strafgesetzbuches in dem einen oder anderen Sinne haben kann, erhellt z. B. daraus, daß nur die im Inland rückfällig werdenden Diebe u. s. w. mit der angedrohten schwereren Straf-

art bestraft werden können. Die Frage, ob hier die Schutzgebiete als Inland zu gelten haben, wird zwar von der herrschenden Lehre bejaht, ist aber noch immer nicht unbestritten. — „Solcher Rechtsunsicherheit gegenüber wird man nachdrücklich die Forderung aufstellen müssen, daß in der Folge der Gesetzgeber, wo er von „Ausland“ oder „Inland“ oder selbst von „Reichsgebiet“ oder „Bundesstaat“ spricht, auf eine ausdrückliche Erklärung bezüglich der Kolonien Bedacht nimmt. (Fleischmann a. a. O. 1035).

Von dem im § 26 des Konsulargerichtsbarkeitsgesetzes vorgesehenen Radikalmittel der kaiserlichen Verordnung glauben wir uns vorläufig wenig versprechen zu können, weil einmal die wissenschaftliche Forschung in diese Dinge noch zu wenig eingedrungen ist, um eine befriedigende Lösung schon jetzt geben zu können — zweitens aber auch, weil die einzelnen in Betracht kommenden Gesetzesbestimmungen viel zu zahlreich und zu mannigfacher Art sind, als daß die eventuell zu erlassenden kaiserlichen Verordnungen im Sinne jeder einzelnen Bestimmung die „Inland-“ bezw. „Ausland“-Frage entscheiden könnten.

Schlußbemerkung.

Nachdem wir so die staatsrechtliche Natur unserer Schutzgebiete erkannt haben, legen wir uns am Schlusse die Frage vor: Wie ist die deutsche Kolonialgesetzgebung den daraus sich ergebenden Grundprinzipien des Kolonialrechts gerecht geworden? — Die Antwort muß lauten: leider in nur mangelhafter Weise. Wir sahen, daß das Grundgesetz des kolonialen Verfassungsrechts noch Sätze enthält, deren Überflüssigkeit sich aus der richtigen Erkenntnis der staatsrechtlichen Natur unserer Schutzgebiete klar ergeben mußte. Andererseits stoßen wir, da die Reichsverfassung nicht in den Kolonien gilt, auf Schritt und Tritt auf Lücken des gegenwärtigen kolonialen Rechtszustandes. — Vor allem aber ist zu bedauern, daß die Abhängigkeit des Kolonialrechts vom Konsularrecht auch heute noch eine so weitgehende ist, daß sie sich nur zu häufig der Entwicklung hemmend in den Weg stellt. So sehr diese Abhängigkeit sich historisch erklären läßt, so wenig opportun war es, sie bei der letzten Redaktion unseres Schutzgebietsgesetzes noch in so bedeutendem Maße bestehen zu lassen. Das ganze Kolonialrecht leidet dadurch an starker Unübersichtlichkeit. Daß es damit anders werden muß, das wird heute von allen Schriftstellern des Kolonialrechts wieder und wieder betont. Dem geben auch die auf dem ersten und zweiten Kolonialkongresse gefaßten Beschlüsse bezüglich der Gerichtsbarkeit bestimmten Ausdruck. Mögen die diesbezüglichen Wünsche bald in Erfüllung gehen!

Franz Josef Sassen.

Die Inderfrage in der Daressalamer Gouvernementsratssitzung.

Auf der Tagesordnung der am 19. Mai dieses Jahres in Daressalam unter dem Vorsitz des stellvertretenden Gouverneurs Geheimrats Haber stattgehabten Gouvernementsratssitzung stand die Beratung über den Entwurf einer „Verordnung betreffend die Führung von kaufmännischen Geschäftsbüchern durch Farbige". Sie charakterisiert sich gewissermaßen als Fortsetzung einer unter dem 5. Januar 1897 vom Kaiserlichen Gouverneur erlassenen Verordnung betreffend die Einführung eines Handelsregisters.

Deren Hauptpunkte waren die folgenden:

In das Handelsregister ist einzutragen:

1. Die Firma (Handelsname) jeder Handelsniederlassung, d. h. jedes Handelsgeschäftes mit oder ohne offenen Laden. Jede Handelsniederlassung hat an sich einen besonderen Handelsnamen zu führen;
2. das Abändern oder Erlöschen einer Firma sowie die Änderung des Inhabers der Firma;
3. die Erteilung und das Erlöschen der Prokura (Handelsvollmacht);
4. die Begründung einer Zweigniederlassung in oder außerhalb des Bezirks, für welchen die Hauptniederlassung bereits angemeldet ist.

Zur Anmeldung beim Handelsgerichte sind verpflichtet:

a) der Inhaber der Handelsniederlassung,
b) der Prokurist (Handelsbevollmächtigter),
c) der Liquidator,
d) der Nachlaßpfleger,
e) der Konkursrichter.

Maßgebend für das Gouvernement von Deutsch-Ostafrika war, wie zur Begründung des Entwurfs der Vorsitzende Dr. Latz in der oben erwähnten Sitzung ausführte, die Beobachtung, daß sich in letzter Zeit wiederum die Klagen über die Geschäftspraxis gewisser farbiger und namentlich indischer Händler gemehrt hat. Das Gouvernement konnte sich auch diesen Klagen nicht länger verschließen und hatte deshalb dem Gouvernementsrat diesen Entwurf einer Verordnung betreffend die Führung von Geschäftsbüchern vorgelegt. Die Vorlage habe nicht ohne weiteres eine inderfeindliche Tendenz, denn es sei bekannt, daß es unter den Indern eine Anzahl von einwandsfreien und angesehenen Geschäftsleuten gäbe, wie z. B. die großen indischen Firmen, die seit vielen Jahren in Bagamoyo ihren Sitz haben und sich auch bei den europäischen Kaufleuten eines allgemeinen Ansehens erfreuen. Andererseits sei es auch eine natürliche Erscheinung

wenn ein großer Teil des Zwischenhandels in den Händen der Inder ruhe, und darum sei es zur Zeit noch vollständig unmöglich, sie etwa gewaltsam aus dieser Stellung auszuschalten und sie durch europäische oder eingeborene Händler ersetzen zu wollen. Eine Schädigung des indischen Zwischenhandels würde also eine Schädigung des gesamten Handels der Kolonie bedeuten.

Aber andererseits könne auch nicht in Abrede gestellt werden, daß sich unter den Indern eine Reihe von minderwertigen Elementen befänden, die den Eingeborenen bei jeder nur möglichen Gelegenheit aussaugten und zu diesem Zwecke auch vor Wucherer, Betrug und anderen betrügerischen Manipulationen nicht zurückschreckten. Durch Gewährung ausgiebiger Kredite verständen sie es, die Eingeborenen in ein gewisses Abhängigkeitsverhältnis zu bringen, welches sie wiederum zu ihrem Vorteil auszubeuten wüßten. Es hätte deshalb auch an Stimmen nicht gefehlt, welche die Überschuldung der Eingeborenen im Hinterlande von Kilwa bei den Indern als eine Hauptursache des Aufstandes ansähen. Sogar der direkten Teilnahme an dem Aufstand hätten sich eine Reihe von Indern durch Munitionsschmuggel und Verteilung von Munition an die Eingeborenen schuldig gemacht. Das Gouvernement müsse deshalb in den Stand gesetzt werden, über diese Elemente in Zukunft eine schärfere Kontrolle auszuüben als dies bisher möglich gewesen sei."

Berüchtigt sind die Inder durch ihre Konkurse, wo sich besondere Schwierigkeiten ergeben durch das Fehlen von Geschäftsbüchern. Denn hierdurch ergab sich, daß die Geschäftslage nicht vollkommen übersehen werden könne, und so führte denn die Mehrzahl der Konkurse nie oder nur selten zu einer Befriedigung der Gläubiger. Nicht einmal die strafrechtliche Verfolgung sei durchzuführen, auch wenn offensichtlich ein betrügerischer Bankrott vorliege, weil es unmöglich sei, den Verbleib der verschwundenen Summen nachzuweisen.

Dr. Latz wies ferner darauf hin, daß ja auch der deutsche Kaufmann gesetzlich gezwungen sei, umfangreiche Geschäftsbücher zu führen. Er müsse entweder selber seine Zeit auf diese Arbeit verwenden, oder gegen Bezahlung Angestellte dafür halten. Wenn man bisher für den indischen Geschäftsmann eine solche Verpflichtung nicht gehabt hat, so sei er von vornherein dem Deutschen gegenüber im Vorteil. Alles in allem, die Verordnung soll dem Gouvernement Mittel in die Hand geben, auf die schlechten Elemente unter den Indern ein Auge zu haben und sie nötigenfalls zu unterdrücken und auszumerzen. Das würde dem gesamten Handel des Schutzgebiets Deutsch-Ostafrikas und nicht zum wenigsten auch den besseren Elementen unter den Indern zugute kommen. Der Gouvernementsrat ging die einzelnen Paragraphen des Entwurfs sorgfältig durch. Dabei wurde unter anderem festgestellt, daß Gastwirtschaften, sowie die Geschäfte der Hausierer, Höker, Ausrufer, Makler, Auktionatoren, Handelsgehülfen, sowie der Handwerker, die ihre eigenen Waren verkauften, nicht von der Verordnung getroffen werden würden. Dagegen seien ihr alle Handelsgeschäfte gleichviel ob sie einen offenen Laden unterhielten oder nicht, unterworfen. Außerdem soll es der Lokalverwaltungsbehörde überlassen bleiben, in wie weit einzelne Klassen der kaufmännischen Geschäfte von der Verpflichtung dieser Verordnung befreit seien.

Der in der Diskussion angenommene Wortlaut der Verordnung ist folgender:

§ 1. Jeder Inhaber eines kaufmännischen Geschäfts im Sinne der Gouvernementsverordnung betr. die Einführung eines Handelsregisters vom 5. Januar

1897 in Verbindung mit dem dazu ergangenen Runderlaß von demselben Tage (Kol. Blatt 1897 Seite 123) ist verpflichtet, Bücher zu führen und in diesen seine Handelsgeschäfte und die Lage seines Vermögens in ordnungsgemäßer Weise ersichtlich zu machen.

§ 2. Jeder Inhaber eines kaufmännischen Geschäfts hat bei dem Beginn seines Handelsgewerbes seine Grundstücke, seine Forderungen und Schulden, den Betrag seines baren Geldes und seine sonstigen Vermögensgegenstände genau zu verzeichnen, dabei den Wert der einzelnen Vermögensgegenstände anzugeben und einen das Verhältnis des Vermögens und der Schulden darstellenden Abschluß zu machen.

Er hat demnächst für den Schluß eines jeden Geschäftsjahres ein solches Inventar und eine solche Bilanz aufzustellen. Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 3. Die Bilanz ist in Landeswährung innerhalb der ersten 6 Monate des auf das Geschäftsjahr folgenden Jahres aufzustellen.

Bei der Aufstellung des Inventars und der Bilanz sind sämtliche Vermögensgegenstände und Schulden nach dem Werte anzusetzen, der ihnen in dem Zeitpunkt beizulegen ist, für welchen die Aufstellung stattfindet.

Zweifelhafte Forderungen sind nach ihrem wahrscheinlichen Wert anzusetzen, uneinbringliche Forderungen abzuschreiben.

§ 4. Das Inventar und die Bilanz sind von den Inhabern des kaufmännischen Geschäfts oder ihren Bevollmächtigten zu unterzeichnen.

Die Bevollmächtigten müssen ihre Wohnung im Schutzgebiet haben.

§ 5. Alle Pfandgeschäfte sind nach der Zeitfolge in ein besonderes Buch (Pfandbuch) einzutragen.

Die Eintragung muß enthalten:

1. laufende Nummer,
2. Ort und Tag des Geschäfts,
3. den Namen des Verpfänders,
4. die Bezeichnung des Pfandes,
5. die Bezeichnung der Forderung, welche durch das Pfand gesichert werden soll,
6. die Art und Höhe der etwa ausbedungenen Vergütung,
7. die Angabe, in welcher Weise das Geschäft abgewickelt ist.

Der Eintragung in das Pfandbuch unterliegen in gleicher Weise die Hinterlegungs- und Rückkaufgeschäfte.

§ 6. Die Führung der Handelsbücher und der sonst erforderlichen Aufzeichnungen hat nach Wahl des Geschäftsinhabers in deutscher Sprache oder in Kisuaheli mit lateinischen Buchstaben zu erfolgen. Bis zum 1. Januar 1909 ist daneben noch die Anwendung des Arabischen, Hindostai und Gazerate, sowie einer nicht deutschen europäischen Sprache zulässig.

Die Bücher sollen gebunden und Blatt für Blatt oder Seite für Seite mit fortlaufenden Zahlen versehen sein.

§ 7. Jeder Inhaber eines kaufmännischen Geschäfts ist verpflichtet, seine Handelsbücher bis zum Ablauf von zehn Jahren, von dem Tage der darin vorgenommenen letzten Eintragung an gerechnet, aufzubewahren.

§ 8. Jeder Inhaber eines kaufmännischen Geschäfts ist verpflichtet, seine Handelsbücher und die sonst vorgeschriebenen Aufzeichnungen auf Verlangen der zuständigen Lokalbehörde (Bezirksamt, Militärstation, Bezirksnebenstelle) dieser zur Einsicht vorzulegen.

Die Behörde ist hinsichtlich der durch Einsichtnahme der Bücher und sonstigen Aufzeichnungen gewonnenen Kenntnisse zur Geheimhaltung verpflichtet.

§ 9. Inwieweit einzelne Klassen der kaufmännischen Geschäfte von den Verpflichtungen dieser Verordnung zu befreien sind, bleibt der lokalen Verwaltungsbehörde überlassen.

§ 10. Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung sind strafbar.

§ 11. Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1907 in Kraft.

Die Deutsch-Ostafrikanische Zeitung, deren ausführliches Referat diesem Bericht als Grundlage dient, bemerkt zum Schluß:

„Wir können unserer freudigen Genugtuung darüber Ausdruck geben, daß wie aus den Verhandlungen des Gouvernementsrats und der neuen Verordnung hervorgeht, jetzt tatsächlich und sichtbar mit dem Versuch begonnen ist, mit dem indischen Schmarotzertum etwas aufzuräumen oder wenigstens in Schranken zu halten. Besonders erfreulich ist es, daß sämtliche amtlichen und außeramtlichen Mitglieder des Gouvernements scheinbar von der dringenden Notwendigkeit der gegen die Inder zu ergreifenden Maßregeln überzeugt sind, denn sonst hätte der Entwurf der neuen Verordnung noch nicht so bereitwillige Aufnahme gefunden."

Verantwortlicher Schriftleiter: Hubert Henoch, Berlin W. 9, Schellingstr. 4, für den Anzeigenteil Wilhelm Süsserott, Verleger: W. Süsserott, in Berlin. Druck von Edmund Stein, Potsdam.